



Speditörens roll vid import från Asien

Kenneth Juslin

Timo Jaakkola

Examensarbete
Företagsekonomi
2013

EXAMENSARBETE	
Arcada	
Utbildningsprogram:	Företagsekonomi
Identifikationsnummer:	3459,3461
Författare:	Kenneth Juslin & Timo Jaakkola
Arbetets namn:	Speditörens roll vid import från Asien
Handledare (Arcada):	Linn Hongell
Uppdragsgivare:	
<p>Sammandrag:</p> <p>Detta examensarbete är en kvalitativ undersökning som behandlar speditörens roll vid import från Asien. Undersökningen syftar till att skapa en generaliserad och förklarad bild om delmoment som speditören utför vid importprocessen Asien, och den är syftat åt personer som är intresserade om logistik, speciellt import och spedition. Undersökningen har avgränsats till sjöfrakt mellan Asien och Finland. Problemområdet omfattar bland annat vad speditören bör ta i beaktande vid import från Asien, såsom tullförfaranden och restriktioner. Den teoretiska delen av detta arbete innehåller en beskrivning om import, sjötransport, leveransvillkor och spedition. Teorin baserar sig på fakta- och läroböcker samt internetsidor. Empiriska delen av undersökningen har utförts på basis av tre olika intervjuer. Två av respondenterna jobbar inom speditorsbranschen. En av respondenterna jobbar på ett containerrederi men har också erfarenhet av spedition. Alla respondenter jobbar på olika företag. Resultat ger en bild av speditörens roll vid import från Asien till Finland.</p>	
Nyckelord:	Spediton,import,sjöfrakt,leveransvillkor,Asien
Sidantal:	42
Språk:	Svenska
Datum för godkännande:	

DEGREE THESIS	
Arcada	
Degree Programme:	Business Administration
Identification number:	3459,3461
Author:	Kenneth Juslin & Timo Jaakkola
Title:	Speditörens roll vid import från Asien
Supervisor (Arcada):	Linn Hongell
Commissioned by:	
<p>Abstract:</p> <p>Our final thesis is a qualitative study about forwarders role in import of goods from Asia to Finland. The study aims to create a generalized and simplified picture of forwarders work process in import process from Asia to Finland. This thesis is aimed to people who are interested in logistics, especially import and freight forwarding. Our final thesis has been limited to sea freight from Asia to Finland. The area of problem includes what forwarder should take in consideration in the import process, such as customs clearance and restrictions. The theoretical part of this thesis consists of means of import, sea freight, incoterms and freight forwarding. The theoretical part is followed by an empirical section has been written on the basis of three different interviews. Two of the respondents work as a freight forwarder and of the respondent works at a shipping company, but she has also experience in freight forwarding. The result provides a picture of the forwarders role in the import process from Asia to Finland.</p>	
Keywords:	Freight Forwarding, import, sea freight, incoterms, Asia
Number of pages:	42
Language:	Swedish
Date of acceptance:	

INNEHÅLL

1	Inledning.....	7
1.1	Problemformulering	7
1.2	Syfte	8
1.3	Avgränsningar	8
1.4	Viktiga begrepp.....	8
2	Importprocess.....	10
2.1	Sjötransport	11
2.1.1	Utveckling	11
2.1.2	Fartygstyper.....	12
2.1.3	FCL/LCL	14
2.2	Incoterms.....	16
2.3	Transportkostnader och prissättning.....	18
3	Spedition	20
3.1	Speditörens tjänster.....	21
3.2	Speditörens ansvar och dokument.....	24
4	Metodik.....	25
4.1	Undersökningsmetoder	26
4.2	Kvalitativ metod	26
4.3	Kvantitativ metod.....	28
5	Processen för import från Asien ur speditörens synvinkel.....	28
5.1	Uppdrag.....	30
5.2	Offert.....	31
5.3	Förberedelser före varan anländer Finland	32
5.4	När varan kommit till Finland.....	34
5.5	Största problemen och framtidsutsikter med import från Asien	37
5.6	Sammanfattning	38
6	Diskussion	39
6.1	Uppnåddes syftet?.....	40
6.2	Problemen som uppstod under arbetet	40
6.3	Möjliga framtida undersökningsmöjligheter	41
6.4	Slutord	42
	Källor	43
	Böcker:	43

Elektroniska källor:	43
Figurer:	44
Tabeller:.....	45
Bilagor	46

Figurer

Figur 1. Fartygstyper.....	13
Figur 2. Riskfördelning för de olika incotermerna.....	17
Figur 3. Speditörens tjänster och uppgifter.....	22
Figur 4. De huvudsakliga stegen i en kvalitativ forskning.....	28
Figur 5. Exempel på hur ett uppdrag uppkommer.....	32
Figur 6, processen före containern anländer Finland.....	35
Figur 7. Processen när varan anlärt Finland.....	37
Figur 8. Importprocessen helhetsbild.....	40

Tabeller

Tabell 1. Import Statistik.....	11
Tabell 2. Varutrafiken via finska hamnar per årtionden.....	12
Tabell 3. Fördelar och nackdelar med FCL.....	15
Tabell 4, fördelar och nackdelar med LCL.....	16
Tabell 5. Reklamationstiderna för de olika transportmedlen.....	25

1 INLEDNING

Världsmarknaden håller på att växa hela tiden och detta spelar en stor roll för nationers samhällsekonomiska utveckling. Företagen vill in på den internationella marknaden och börja sälja sina varor också utomlands. Detta betyder att importen och exportens roll i världen växer och transportkedjan har en allt större betydelse.

Företagen ställer allt större krav på transporten. Den skall vara kostnadseffektiv, säker och punktlig. För att kunna uppnå dessa krav är det allt vanligare att man vänder sig till ett speditörsföretag.

På grund av den växande världsmarknaden har speditörens betydelse också förändrats märkbart. För att kunna konkurrera med andra speditörsföretag måste man kunna välja rätt transportväg och transportmedel. Man skall ha kunskap om olika transportsätt, lagar och vilka förordningar som gäller för att godsets transport skall ske utan problem.

Vi har valt att skriva vårt examensarbete om vad speditörens roll är vid import från Asien och vad man som speditör gör under olika skeden i importkedjan.

Vårt intresse att skriva examensarbetet om spedition och import kom från att vi båda har arbetat en tid som speditörer. Vi märkte att det kräver mycket mer kunskap än vad man lärt sig i skolan. Vi var båda också av den åsikten att logistikkurserna berättar alldeles för lite om spedition, det är ändå många som fortsätter inom branschen efter skolan.

1.1 Problemformulering

Importvolymerna från Asien har ökat under det senaste decenniet och volymerna kommer fortsättningsvis att öka i framtiden. Detta har lett till att största delen av speditörer på branschen måste känna till importprocessen från Asien.

Utmaningen för importprocessen är att känna till de olika förordningarna som gäller för tulldeklaration, val leveransvillkor och att känna till de olika kostnadsstrukturerna som

används till både styckegods(LCL=less than container load) och hela enhets(FCL=full container load) transporter. Problemet i sin enkelhet är de utmaningar som man är tvungen att känna till som speditör då man importerar gods från Asien till Finland.

1.2 Syfte

Syfte med detta arbete är att beskriva ur speditörens synvinkel vad hon/han är tvungen att göra för att importera varor med sjötransport från Asien till Finland. Orsaken att vi valt att utföra denna undersökning är att förhoppningsvis ge en förenklad bild om vilken roll speditören har vid importprocessen åt de som är intresserade av import och spedition.

Arbetet kommer att innehålla speditörens olika arbetsskeden från leverantören i Asien till Finland och vi hoppas på att arbetet kommer att ge en praktisk bild. Därför kommer undersökningen att ske genom intervjuer av speditörer som är proffs på import av varor från Asien.

1.3 Avgränsningar

Arbetet avgränsas till sjöimport mellan Asien och Finland. Orsaken är att vi anser att det är mest sannolikt för en person som vill börja på branschen att denne mer eller mindre är involverad i import från med sjötransport. Vi kommer inte beskriva på detalj nivå speditörens arbetsked, därmed har vi avgränsat arbete så att den skulle ge en generaliserad bild om speditörens arbete kring importprocessen från Asien.

Metoden för undersökningen består av kvalitativ intervju. Teorin baserar sig på faktaböcker, läroböcker och internetsidor

1.4 Viktiga begrepp

TEU, ”dead weight” & ETA, dessa ord kan vara helt okända för personer som inte arbetat inom sjötransport men som speditör så stöter man på liknande förkortningar och ut-

tryck dagligen. Det finns massor av olika förkortningar och uttryck som används och det är nästan omöjligt att lära sig alla utantill, därför har vi valt att berätta lite om de vanligaste uttryck och förkortningar som man stöter på nästan dagligen inom sjötransporten.

TEU (Twenty-Foot Equivalent Unit)= Förkortningen betyder en tjugo fot lång container. Man pratar ofta om TEU när man beskriver fartygets kapacitet.

FEU (Forty-Foot Equivalent Unit) = FEU har nästan samma betydelse som TEU, men istället för tjugo fot lång container så beskriver FEU en container som är fyrtio fot lång.

ETA (Estimated Time of Arrival)= Förkortningen ETA betyder beräknad ankomsttid. När man gör en bokning till rederiet, så är det vanligt att de berättar fartygets ETA. Detta hjälper speditören att planera i förväg allt som behövs göras till varan när den kommer till hamnen.

ETS (Estimated Time of Departure)= ETS är en förkortning och betyder beräknad avgångstid.

DWT (Deadweight tonnage) = Dödvikt. DWT används som mått på hur många ton ett fartyg kan ta last. (Karhunen, Pouri & Santala, s. 195)

Force majeure= Uttrycket kommer ursprungligen från franskan och betyder ”större/högre makt”. Uttrycket används inom branschen som orsak när det kommit ett hinder för en frakt som man inte kunnat förutspå, så som olika naturkatastrofer.

Bill of Lading= Bill of Lading eller B/L, som det förkortas, är ett konossement. B/L kan också sägas vara ett värdepapper på varan. (Lorenzon, s. 147)

SWB= SWB är en förkortning på ”Sea waybill” och betyder sjöfraktsedel.

MRN= Är en referensnummer som man får från tullen efter att de godkänt en deklaration. MRN numret består av 18 tecken och delas i fyra olika delar, var av alla har en viss mening. Två första siffrorna består av vilket år deklarationen har godkänts. Efter de två första siffrorna kommer det landskoden, t.ex. FI för Finland. Efter landskoden kommer det 13 alfanumeriska tecken kommer det bokstaven I, om deklarationen varit om import,

eller så kommer det bokstaven E för Export. Sista tecknet är ett nummer och kallas för kontroll tecken. (Tulli)

AREX= AREX är tullens egna datasystem som hanterar alla deklarationer som gäller export och import av landet. (Tulli)

SDR= Särskilda dragningsrätter beskrivs som en korg av större valutor som används i internationell handel och finans. De nuvarande valutorna som SDR räknas från är, euro, brittisk pund, yen samt amerikansk dollar. 1 SDR har varierat över tiden, men nu är den värd 1,10–1,25 €. (Leveransklausuler, If)

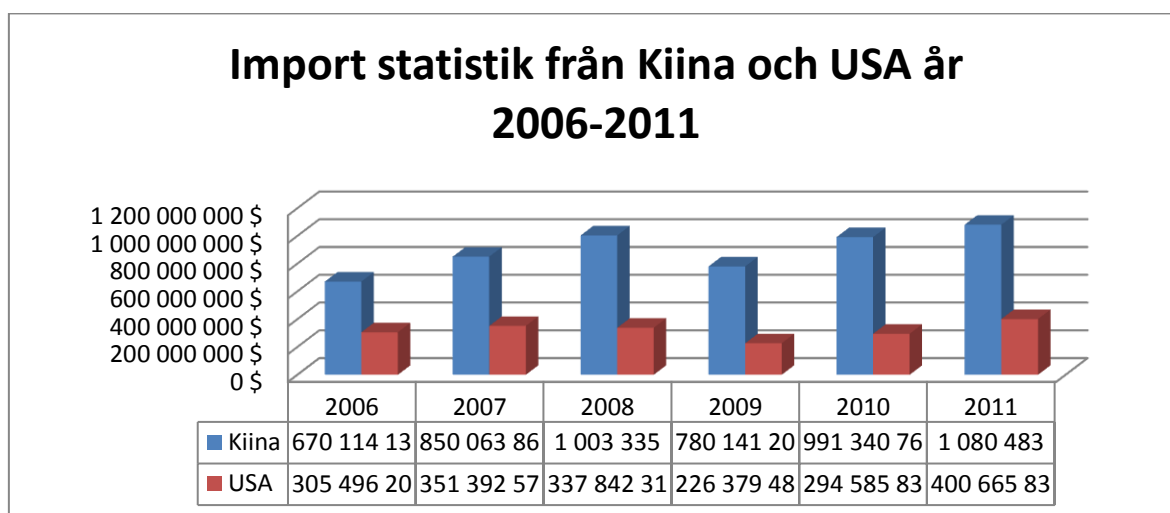
2 IMPORTPROCESS

Själva importprocessen börjar med ett uppdrag för att importera en produkt utomlands ifrån. Man kanske tror att uppdraget är simpelt och hur enkelt som helst, men så är det ändå inte. Det sker en hel del under själva processen, saker som en vanlig konsument kanske aldrig har hört talas om. Därför är det mycket sällan som en konsument själv skulle importera varor utomlands ifrån, utan man kontaktar ofta speditörer som tar hand om allt som behövs under importprocessen.

Även om importen är jobbigare än vad många tror, så är det ändå en viktig del av den vardagliga handeln. För att t.ex. kunna producera varor behöver man råmaterial och råmaterialen är inte nödvändigtvis tillgängligt i hemlandet, så då behöver man importera det utomlands ifrån.

För att avgränsa vårt arbete så har vi valt sjöimport som transportsätt. För att få en starkare helhetsbild av det, så har vi valt att skriva under detta kapitel om själva sjötransporten och hur det har utvecklats, kapaciteten av fartygen, olika termer som används, incoterms och hur prissättningen av sjöimporten uppkommer.

Tabell 1. Import Statistik(www.tulli.fi)



2.1 Sjötransport

Av hela världshandeln, är det ca 95 procent som transporteras med sjöfrakt. Det ser ut som om denna trend kommer att fortsätta i framtiden. (Merikuljetuket, Kuljetusopas)

Orsaken till att det transporteras överlägset mest via sjön är att lastkapaciteten på fartygen är stora, haven erbjuder på fria färdvägar och sjötransporten blir i regeln billigare, räknat per frakt ton och kilometer. Dessa faktorer är allt viktigare med hänsyn till att världshandeln utvecklar och transportavstånden ökar. (Abrahamsson & Sandahl, s. 49)

En negativ sida med sjötransport är den långa transit tiden. Årligen investeras det en stor mängd pengar i att försöka förkorta tidsanvändningen. Investeringarna görs i nya hamnar, förnyad hanteringsutrustning och utveckling av olika metoder för att kunna avlasta samt lasta fartygen snabbare. Nya fartyg byggs också hela tiden med större kapacitet och starkare motorer, men det är ändå omöjligt att tävla mot t.ex. flygtransport i transit tiderna. (Abrahamsson & Sandahl, s. 48-49)

2.1.1 Utveckling

Efterfrågan på sjötransporten har vuxit enormt under de sista årtiondena. I tabellen nedan kan man se statistik av total varutrafik via finska hamnar.

Tabell 2. Varutrafiken via finska hamnar per årtionden (Finlands hamnförbund 2012)

	Utländsk trafik		Inhems trafik			
År	Import (1000 ton)	Export (1000 ton)	Import (1000 ton)	Export (1000 ton)	Totaltrafik (1000 ton)	
2010	48581	40273	6122	7646	102622	
2000	38179	37615	4824	4448	85066	
1990	23210	21515	4899	1002	50626	
1980	15391	14962	6665	1097	38115	
1970	12633	1072	7454	1543	22702	

Som Kenth Lumsden (1998 s. 138) berättar i sin bok ”Logistikens grunder”, har tillkomsten av specialiserade fartyg med stor kapacitet en anledning av att det används mer och mer av sjötransport, det ger också möjligheter att transportera med god ekonomi produkter med lågt värde i stora volymer. För produkter med hög värde är det en andel på 6 % av produktens totala självkostnad vid transoceana transporter. För gods med lågt värde är motsvarande andelen ca 15 % - 25 %. Exempel på den här typen av gods är malm och spannmål.

2.1.2 Fartygstyper

Det färdas allt mer och mer av all slags gods via sjötransporter idag. Det finns knappast någon typ av gods som inte kan transporteras på fartyg, av denna orsak så har man också börjat utveckla specialfartyg som är anpassande för en viss typ av gods, som t.ex. Gastankfartyg och torrlastfartyg. Mer vanliga lastfartyg är container-, och Ro-ro- fartyg.

Om man ser på tabell 1, kan man konstatera att varutrafiken via sjön stiger kontinuerligt. Det har också fått rederierna att reagera, de bygger allt större lastfartyg med större kapacitet, för att kunna transportera så mycket gods på engång som möjligt och för att hålla sjötransporten som det bästa alternativet inom logistikkedjan. (Karhunen, Pouri & Santala, s 199)

Vi har valt att beskriva mer omfattande de vanligaste lastfartygen.

Containerfartyg= Vanliga containerfartyg kan delas i två kategorier, oceangående containerfartyg och feederfartyg. Oceangående containerfartyg är betydligt större än feederfartygen, de kan ha en lastkapacitet på över 7000 TEU och vara över 300 meter långa. Feederfartygen är betydligt mindre och är menade att transportera last från mindre hamnar till större bashamnar. Feederfartygen är 80-120 meter långa och har en kapacitet på 250-600 TEU. (Karhunen, Pouri & Santala, s 201)

Det är ovanligt att containerfartygen är utrustade så att de själv skulle kunna avlasta containers, därför behövs det speciella hamnar som har utrustning och kapacitet för att kunna lasta och avlasta stora containerfartyg. (Karhunen, Pouri & Santala, s 201)

När det kommer gods t.ex. från Asien till Finland, så transporteras godset först med oceangående containerfartyg till någon av bashamnarna i Europa som t.ex. Hamburg, Rotterdam eller Antwerpen. Härifrån fortsätter godset med en feederfartyg till Finland. Stora oceangående containerfartyg har inte möjlighet att avlasta gods i Finland för att hamnarna är för små, det fattas kapacitet och det är sannolikt att de skulle köra på grund. Därför behövs det feederfartyg.

Ro-ro= Skillnaden med container-, och ro-ro fartygen är att ro-ro lastas samt avlastas med lastbil eller hjulburna lastbärare. Ro-ro fartygens storlek varierar mellan 120-240 meter och kan frakta upp till 40 000 ton. (Karhunen, Pouri & Santala, s 203-204)

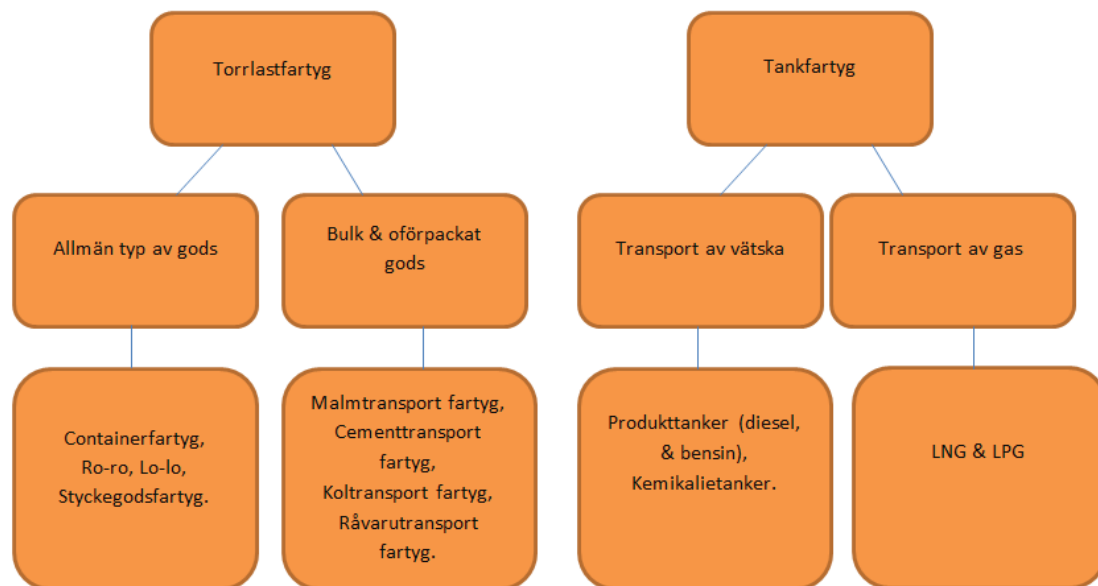
Lo-lo= Lo-lo fartygen är mycket lik containerfartyg, skillnaden är att lo-lo fartygen är anordnade på sådant sätt att containers kan lyftas utan att andra containers behövs flyttas sidlänges. Härifrån kommer också namnet lo-lo (= Lift on – lift off). (Karhunen, Pouri & Santala, s 204)

Tankfartyg= Tankfartygen transporterar flytande laster t.ex. vatten, råolja och kemikalier. Tankfartygen är uppbyggda på ett sådant sätt att det kan lasta och bearbeta olika flytande laster under samma transport. (Karhunen, Pouri & Santala, s 206)

LPG (=Liquefied Petrol Gas) och LNG (=Liquefied Natural Gas) fartyg hör också under ”tankfartyg” kategorin. I Dessa fartyg transporterar man olika gaser i form av vätska. För att hålla gasen i form av vätska så måste utrymmen vara nerkylda, i LPG fartygen sänks temperaturen till -50°C och i LNG till -162 °C. (Karhunen, Pouri & Santala, s 206)

Torrlastfartyg= Bulkvara, eller produkter som ofta transporteras oförpackat och kommer i stora mängder transporteras i torrlastfartyg som är speciellt konstruerade för det. Dessa fartyg har en kapacitet på 30000 – 80000 dwt. Fartyg som transporterar massprodukter, som t.ex. malm, har vanligtvis en kapacitet på 100000 – 200000 dwt. (Karhunen, Pouri & Santala, s 205)

Figuren nedan kan ni se en typ av kategorisering av olika typ av fartyg.



Figur 1. Fartygstyper.

2.1.3 FCL/LCL

Det finns två olika sätt att frakta sitt gods i containers, FCL eller LCL.

FCL (=Full container load) betyder att kunden hyr hela containern i vilken de lastar sitt gods. När fartyget nått destinationshamnen och containern avlastas så levereras den till mottagaren, var de själv avlastar godset från containern. Efter det så skickas containern tillbaka till hamnen.

Tabell 3. Fördelar och nackdelar med FCL

FCL <u>Fördelar</u>	<u>Nackdelar</u>
Billigare alternativet då man räknar per kubikmeter	Mindre lönsamt än LCL om godsets volym inte når 65-70% av en containers volym
Lättare att planera mängden som skall fraktas	
Mindre risk att godset förstörs, man vet vad som lastas i containern	
Godset hanteras mindre av utomstående personer	

LCL (=Less than Container Load) frakt betyder att man lastar godset i containers men avlastningen händer redan vid terminalen, varifrån de sedan skickas vidare till mottagaren. I LCL sändningarna kan containern innehålla gods av olika kunder. (Karhunen, Pouri & Santala, s 231)

Tabell 4. Fördelar och nackdelar med LCL

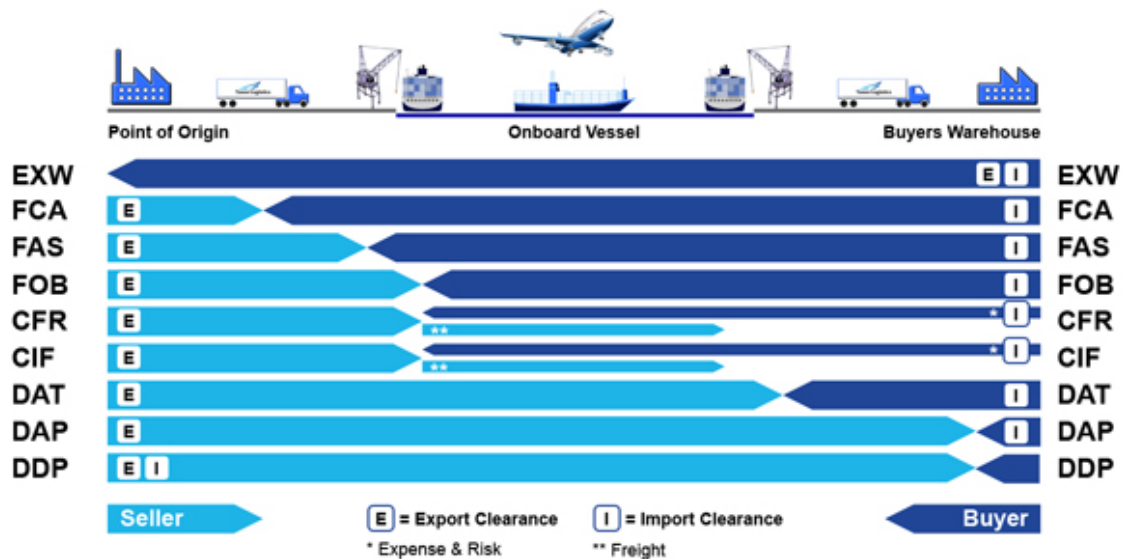
<u>LCL</u> <u>Fördelar</u>	<u>Nackdelar</u>
Om godset är för stort för att fraktas med flyg men för litet för att fylla en hel container.	Dyrare än FCL om man räknar per kubikmeter
Om godset har tagit skada under resan, upptäcks det troligen före det når slutkunden	Man har inte kontroll över vad annat som lastas i containern
	Innehåller mera hanteringskostnader än FCL

2.2 Incoterms

I internationell handel känner avtalsparterna oftast inte till de leveransvillkor som gäller på den andra partens hemmamarknad. Därför har International Chamber of Commerce (ICC) utgett ett leveransvillkor för att underlätta den internationella handeln. Dessa leveransvillkor kallas Incoterms. (International chamber of commerce, Incoterms)

Incoterms är internationella leveransvillkor som beskriver vem som bär ansvaret för varan under transporten och hur länge. Genom att referera till till dessa villkor kan säljare och köpare avstå från onödiga konflikter. Reglerna har förändrats ett antal gånger under årens lopp för att alltid vara anpassade till utvecklingen av internationell handel. Incoterms 2010 gäller från och med 1 januari 2011. Incoterms är godkända av myndigheter och domstolar världen över. (International chamber of commerce, Incoterms)

Det är viktigt att man håller koll på aktuell incoterm då man planerar att importera från Asien. Utan detta är det omöjligt att göra en kalkyl på de andra kostnader som tillkommer vid importen, exempelvis hamnavgifter & lokaltransport.



Figur 2. Riskfördelning för de olika incotermerna.(eur.yusen-logistics)

CIF- Cost insurance and freight: är en Incoterm som används inom handel och sjötransporter. CIF betyder att säljaren har levererat när godset har passerat fartygets båtkant i ankomsthavnen. Säljaren måste betala alla kostnader ända till ankomsthavnen. Risken för förlust eller skada av godset övergår till köparen redan när godset har passerat fartygets båtkant i lastningshavnen. Säljaren ska exportklarera varan. Transportdokumentet övergår när godset passerat fartygets båtkant i lossningshavnen. (Leveransklausuler, If)

CFR- Cost and Freight: Cost and Freight betyder att säljaren har levererat när godset har passerat fartygets båtkant i ankomsthavnen. Säljaren måste betala alla kostnader för att godset ska komma till ankomsthavnen men riskövergången för förlust eller skada av godset sker redan när det har gått förbi fartygets båtkant i lastningshavnen. Säljaren sköter exportklareringen. Denna term används bara för sjötransporter.

Transportdokumentet övergår när godset passerat fartygets reling i lossningshavnen. Transportrisken övergår när godset passerat fartygets reling i lastningshavnen. Kostnaden för godstransporten övergår när godset ligger vid fartygets reling i lossningshavnen. (Leveransklausuler, If)

DDP- Delivered duty paid: betyder att säljaren står för alla risker och kostnader fram till att godset finns tillgänglig på angiven plats. Säljaren står även för importklarering. Termen kan användas oberoende av transportsätt, men används ofta för sjötransporter.

Transportdokumentet övergår när godset finns färdigt för avlastning på angiven plats. Transportrisken övergår när godset finns färdigt för avlastning på angiven plats. Kostnaden för godstransporten övergår när godset finns färdigt för avlastning på angiven plats. (Leveransklausuler, If)

EXW- Ex works: Säljaren är endast skyldig att ha varorna förberedda i lämplig förpackning för upphämtning på sitt företag, samt meddela åt köparen när och var varorna kan hämtas. Köparen står för alla kostnader och är ansvarig för de risker som kan uppkomma med att skicka varorna från säljaren till den valda destinationen. EXW är det leveransvillkor som ger säljaren det minsta ansvaret. Termen kan användas oberoende av transportsätt. (Leveransklausuler, If)

FAS- Free alongside ship: Free Alongside Ship betyder att säljaren kan anses ha levererat när godset finns vid fartyget vid angiven lastningshamn. Detta betyder att köparen står därefter för risken och kostnaden vid förlust eller skada. Denna term innebär också att säljaren exportklarerar godset. Denna term kan endast användas vid sjötransporter. Transportdokumentet övergår när godset är lastat på fartyget. (Leveransklausuler, If)

FOB- Free on board: Free on Board betyder att godset övergår från säljaren till köparen när det har passerat fartygets reling. Detta betyder att köparen därefter får stå för risken och kostnaden vid förlust eller skada. FOB kräver att säljaren exportklarerar godset. Transportdokumentet övergår när godset är lastat på fartyget. Denna term kan enbart användas för sjötransporter och är den term som används mest för sjötransporter. (Leveransklausuler, If)

2.3 Transportkostnader och prissättning

För att kunna hålla varans pris nere måste man tänka på transportkostnaderna. Först ett par årtionden sedan har man börjat koncentrera sig på att hålla transportkostnaderna

nere, förr försökte man producera själva varan billigt för att hålla alla kostnaderna så låga som möjligt. Som speditör är det också bra att veta varifrån egentligen transportkostnaderna uppstår, detta underlättar då man själv prissätter sina tjänster.

”Ett väl utvecklat transportsystem för näringslivet är lika viktigt som blodomloppet är för människan” (Abrahamsson & Sandahl, s. 116-117)

Det är vanligt att transportkostnaderna delas upp i direkta och indirekta kostnader. Med direkta kostnader kan man relatera till kostnader som uppkommer av själva varans förflyttning, t.ex. frakter. Därtill uppstår det kostnader från lastning samt eventuella om-lastningar under transporten. Beroende av leveransvillkoren avgör det vem som står för kostnaderna i sista hand.

Indirekta kostnader kan igen relateras till saker som möjliggör själva frakten. Hit kan man räkna med t.ex. lagerhållning. (Abrahamsson & Sandahl, s. 116-117)

Själva fraktkostnaderna består av tre olika delar. Kapitalkostnad, driftskostnader och kostnader för transportföretagets administration.

Kapitalkostnaderna är de kostnader som uppkommer av själva köpet av transportmedlet. Räntorna av lånet som man tagit för uppköpet och själva tillverkningen. Kapitalkostnader kallas också för fastakostnader. Med fastakostnader menar man att kostnaderna är samma oberoende hur mycket man än använder av transportmedlet. Driftkostnaderna är igen bundna till hur mycket transportmedlet används. Utgifterna är t.ex. bränsle, underhåll, möjliga reparationer, skatter och försäkringar. Till driftskostnader räknas också hamnavgifter och terminalkostnader. För driftskostnader används också ofta uttrycket ”rörliga kostnader”. Den sista delen är kostnader för transportföretagets administration av att de kontrollerar transportgenomförandet. (Abrahamsson & Sandahl, s. 117-118)

Som redan tidigare nämnts så innehåller transportkostnader också indirekta kostnader. För att få den totala transportkostnaden så måste man addera direkta kostnaderna med transportköparens indirekta kostnader. I Abrahamsson & Sandahls bok har man delat

indirekta kostnaderna i fem olika delar: Företagets administration, förpackning, varuförsäkring, lagerhållning och kostnader för kapitalbindning.

Med indirekta administrationskostnader menar man de kostnader som uppkommer från transportköparens eget företag. Hit räknas t.ex. arbetstiden som går över att kontrollera att transporten sker smort och olika handlingar med underleverantörer. Det är vanligt att transportköparen köper dessa tjänster från speditörer för de har troligtvis mera erfarenhet. Kostnaderna över förpackningarna kan variera en hel del, det här beror mycket på godset som transporteras och transportsättet. Ömtåligt gods måste speciellt skyddas för att inte få någon skada under transporten. Fuktighet och temperaturförändringar måste man också ta i beaktan när man packar godset. Om godset behöver försäkras beror på värdet av godset. Om det överskrider vad som ersätts av transportören, vid ett olycksfall, så är det nödvändigt att försäkra godset. Försäkringarna räknas därför också som indirekta kostnader. Lagerhållning räknas också som en indirekt transportkostnad. Under den tiden att varan förflyttar sig från säljaren till köparen, kan det vara möjligt att varan måste stå en längre tid någonstans, alltså lagras. Detta beror än engång mycket på transportmedlet och hur bråttom det är med produkten. Köparen kanske behöver inte genast varan när det kommit iland, om köparen inte har ett eget lager kan det vara möjligt att han istället hyr lagerplats för varan. Vanligaste lagerhållningskostnader är hyran av lagerplats och hantering av godset i lagret. (Abrahamsson & Sandahl, s. 123-124) Med kostnader för kapitalbindningen menar man med räntekostnader för säljaren av att varan är bundet till lager eller på transportmedlet. Desto kortare ledtider desto mindre blir kostnaderna för kapitalbindningen. Förhållandet mellan dessa kallas också för godsets "cash-flow". (Abrahamsson & Sandahl, s. 124-125)

3 SPEDITION

Inom världshandeln är speditionstjänsterna en av de främmandeste helheterna inom begreppet materialflöde. Speditionstjänsterna har betydligt viktig roll för att transporter, inköp och försäljning skulle lyckas kostnadseffektivt. (von Bell 2011 s. 121)

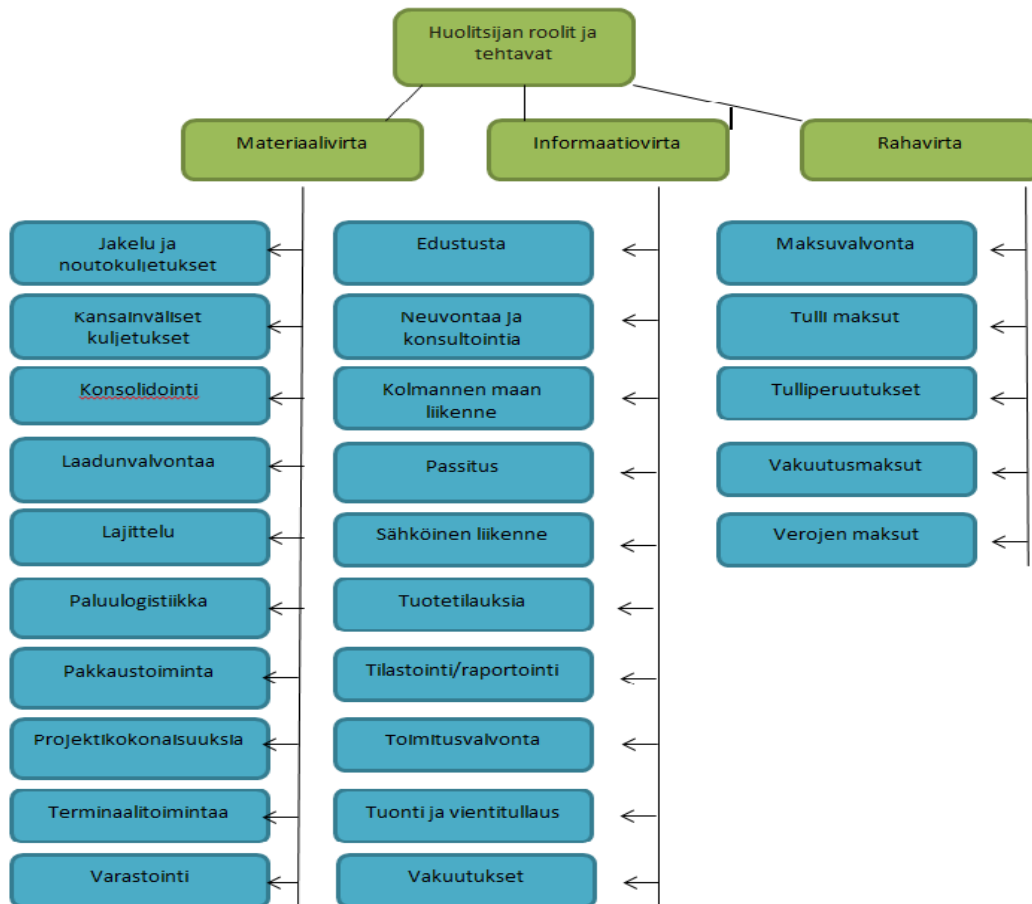
Begreppet spedition är ett relativt nytt begrepp i Finland och först under de senaste årtiondena har spedition blivit mer känt. Ordet speditör härstammar från det italienska ordet ”speditore”, vilket står för en yrkesmässig person som tar hand om transporter. I Finland grundades det första speditörsföretaget så tidigt som på mitten av 1800-talet. (von Bell 2011 s. 121)

Speditionens funktioner har kraftigt förändrats och utvecklats under de senaste decennierna. Tidigare fanns inte godsterminaler eller containers etc. i samma mängder som nu. Förtiden, och speditörens aktiviteter ägde huvudsakligen rum i hamnarna där omlastning av gods bevakades och all dokumentation utfördes. Detta händer inte mera. Speditören kan utföra sina aktiviteter på andra ställen än i hamnarna på grund av att tekniken har utvecklats. Detta har lett till att kunskapsbehoven om olika transportsätt, lagar och förordningar som gäller i de olika länder som godset skall passera samt vilka dokument som behövs blivit allt viktigare för speditören. Speditören har med andra ord en viktig roll för ett lyckat materialflöde. (von Bell 2011 s.121)

3.1 Speditörens tjänster

Till speditörens huvudsakliga tjänster har traditionellt hört att hitta lämpliga transportmedel för kundens räkning. Speditören kan även själv sköta transporten eller i vissa fall få ett transportörsansvar även om han inte sköter transporten själv. Speditören kan även ta hand om lagring av varor. Till speditörens tjänster kan likaså höra att ta emot en vara, förtulla den och sköta om alla dokument som är nödvändiga för import. (von Bell 2011 s.122)

Utöver de huvudsakliga tjänsterna erbjuder speditörsföretagen erbjuder nuförtiden sina kunder allt större tjänsthelheter. I figuren nedan beskrivs tjänster som speditörsföretag erbjuder, delat i tre flöden, material, information och pengaflöde. (von Bell 2011 s.122) Vidare under detta stycke kommer vi att beskriva de viktigaste punkterna från figuren.



Figur 3. Speditörens tjänster och uppgifter (Relander 2011)

Avhämtnings och distributions transporter sköts endera med företagets egen utrustning eller med hjälp av underleverantörsnätverk. Speditionsföretag har oftast underleverantörsavtal med flera olika transportföretag för att kunna erbjuda sina kunder mer flexibla och billigare transporter. (von Bell 2011 s.124)

Med **konsolidering** menas att mindre försändelser av olika kunder lastas till så att man får t.ex. en 20 fots container fullastad. När speditören bygger upp den här typen av försändelser kan han erbjuda billigare pris åt kunden eftersom uppfyllningsgraden av container blir större. (von Bell 2011 s.124)

Rådgivning och konsultering: Speditörer erbjuder heltäckande rådgivning och konsultant tjänster åt sina kunder. Speditören konsulterar i allmänhet om inköp, köpavtal, val

av och leverans- eller betalningsvillkor, transporters pris, rutt och tidtabells rådgivning eller om tulldeklarering för import eller export. (von Bell 2011 s.124)

Försäkringar för godstransporter m.m. erbjuds av speditorsföretag. De samarbetar tillsammans med en eller flera försäkringsbolag varifrån speditören kan välja den rätta försäkringen för kundens behov. I fall kunden vill försäkra själv sina produkter kan speditören konsultera om de olika möjligheterna. Speditören ger också rådgivning för utredning av skadefall. (von Bell 2011 s.125)

Lagring: Speditorsföretagets erbjuder nuförtiden ett brett urval av lagringstjänster. Det beror företaget, men de mesta erbjuder tillfällig lagring, distribuerings- och hanteringslagring. Utöver detta kan företagen söka den s.k. normala lagringen, men kunderna sköter distribueringen. (von Bell 2011 s.125)

Statistik och rapportering: Upprätthållning av statistik av varorna som importeras har blivit allt mer en vardaglig uppgift för speditören. Orsaken till detta är att speditören får mycket information om kundernas varor som gör det lätt att hålla statistik om varorna. Det medför att kunderna kräver rapportering om flödet av varor. (von Bell 2011 s.126)

Tulldeklaration: Varor som importeras från områden utanför EU:s skatteområde skall tullklareras och på dem skall mervärdesskatt och punktskatt betalas vid import till EU:s skatteområde. Tullklarering skall ske genom elektronisk införseldeklaration eller summarisk deklaration som lämnas in till Tullens AREX-system. Detta behövs icke göras om varorna anländer för transitering till t.ex. Ryssland.(Tulli)

Själva deklareringen styrs av flera olika förordningar, regler och begränsningar. Speditören måste heltidens följa med bestämmelser som styr handel från tredje parts länder. Tulldeklarationen skall medfölja handelsfaktura, och om importen av varan kräver tillstånd eller skall de också bifogas. Betalningar som uppstår vid import av varor utanför EU:s tullområde är eventuell tull, mervärdesskatt, eventuell punktskatt för t.ex. alkohol- och läskedrycker samt tobaksprodukter.(Tulli)

Transitering är ett tullförfarande som underlättar varutransporter och internationell handel. Vid transitering transporteras varor under tullövervakning från ett avgångstullkontor till ett bestämmelsetullkontor där varorna tullklareras. Vid transitering kan man flytta varor inom transiteringsområdet utan att betala tullar eller andra avgifter. För detta krävs dock en säkerhet som motsvarar beloppet av eventuella tullar och skatter. (von Bell 2011 s.132)

3.2 Speditörens ansvar och dokument

Spedition medför olika förordningar och dokument, fastän man nuförtiden försöker övergå till ett allt papperlöst informationsflöde. Vägen är mycket lång till detta eftersom man inte än lyckats med pappersfria transporter i Finland. Orsaken till detta är att t.ex. på grund av ansvarsmässiga skäl råkar man utföra ett flertal transporter som kräver den typen av dokumentation som nuförtiden används. (von Bell 2011) Under denna rubrik kommer vi att beskriva de dokument som förekommer i speditörens dagliga arbete, och de bestämmelser som utför speditörens ansvar. Som första kommer vi att beskriva vad fraktsedel innehåller och eftersom vi har avgränsat arbetet endast till sjöfrakt så kommer vi endast beskriva konossementet (Bill of Lading).

Konossement är ett dokument och ett värdepapper som följer med en vara under varans transport. Information som den här typen av dokument skall innehålla är mottagarens och avsändarens namn och adress, godset vikt och volym, incotermen som används för transporten och beskrivning av godset (se bilaga 3 och 4). På konossementets baksida finns avtalsvillkor om ansvar, skyldigheter och om t.ex. tidsgräns för reklamation. Reklamationstiden varierar för de olika transporttyperna. I figuren nedan kan man se noggrannare information angående reklamationstider. Andra dokument som förekommer är dokumenter för lagring, förtullning, reklamationer och distribuering.

Tabell 5. Reklamationstiderna för de olika transportmedlen.(leveransklausuler,if)

Tillämpade ansvarsregler	Reklamationsfrister Vid synlig skada eller brist	Reklamationsfrister Vid skada som ej upp- täckts vid mottagandet	Preskrip- tionstid	Begränsningsbelopp
1. Fartyg Sjölagen (Haag-Visby)	Vid mottagandet av godset	3 dagar	1 år	SDR* 667/kolli eller SDR 2/kg
Rotterdamkonventionen	Vid mottagandet av godset	7 dagar	2 år	SDR 875/kolli eller SDR 3/kg
2. Flyg Montrealkonventionen	Vid mottagandet av godset	14 dagar (vid dröjsmål 21 dagar)	2 år	SDR 19/kg
3. Järnväg CIM	Vid mottagandet av godset	7 dagar	1 år	SDR 17/kg (Inrikes SEK 150/kg)
4. Bil CMR	Vid mottagandet av godset	7 dagar (från ankomst)	1 år	SDR 8,33/kg
Vägtransportlagen	Vid mottagandet av godset	7 dagar (från ankomst)	1 år	SEK 150/kg
5. Spedition NSAB (uppdrag med transportörsansvar)	Vid mottagandet av godset	7 dagar	1 år	SDR 8,33/kg

Eftersom spedition inte enhetligt regleras rättsligt, har Nordiska Speditörförbundet utarbetat gemensamma standardbestämmelser som kallas för NSAB (Nordiskt Speditörförbunds allmänna bestämmelser). De första nordiska speditiionsbestämmelserna redigerades redan år 1919 därefter har de uppdaterats år 1959, 1974, 1985 och 1998. Den senast uppdateringen av allmänna bestämmelser år 1998 går under benämningen NSAB 2000. (NSAB,huolintaliitto)

NSAB redogör för speditörens och uppdragsgivarens rättigheter och skyldigheter, däri innefattande speditörens ansvar enligt de olika transportsrättsliga konventionerna såsom CIM, CMR, Haag-Visbyreglerna samt Warszawakonventionen. (NSAB,huolintaliitto)

4 METODIK

Metod är ett redskap som hjälper dig att uppnå dina målsättningar i dina undersökningar och forskning. Det är svårt att nå målen utan baskunskaper i metodik. Med en grundläggande kunskap för metodfrågor underlättar det en hel del din forskning och undersökning, den hjälper dig med att svara på frågor som t.ex. vem, vad, hur och varför. Man

skall ändå komma ihåg att metodiken inte är ett tillräckligt verktyg för att ge dina undersökningar ett bättre eller sannare resultat.

Det finns några grundkrav som måste uppfyllas om en metod ska kunna användas i ett samhällsvetenskapligt forsknings- och utvecklingsarbete. Idar Magne Holme & Bernt Krohn Solvang skriver om dessa grundkrav i sin bok "Forskningsmetodik: Om kvalitativa och kvantitativa metoder". Grundkraven är:

- Det måste finnas en överensstämmelse med den verklighet som undersöks.
- Man måste göra ett systematiskt urval av information.
- Man ska kunna utnyttja informationen på bästa sätt.
- Resultaten ska presenteras på sådant sätt att andra kan kontrollera och granska hållbarheten.
- Resultaten ska möjliggöra ny kunskap och medvetenhet om de samhälleliga förhållanden man står inför för att detta ska kunna leda till ett fortsatt forsknings- och utvecklingsarbete och till ökad förståelse.

Holme och Solvang skriver också att kraven inte är så självklara och oproblematiska. (Holme & Solvang, 1991 s.12 – 13)

4.1 Undersökningsmetoder

Inom samhällsvetenskapen brukar man skilja metodiska angreppssätten i kvantitativa och kvalitativa metoder. Största skillnaderna mellan dessa är hur man använder sig av siffror och statistik. Både metoderna har sina starka och svaga sidor. Utgående från vad vi skall undersöka så brukar man välja vilket av metoderna som passar bäst. Man måste inte heller använda sig av bara en av metoderna. (Holme & Solvang, 1991 s.13 – 14).

4.2 Kvalitativ metod

Kvalitativa studier är en forskningsmetod tonvikten vid insamling och analys av data ligger oftare på ord än på en massa uträkningar och siffror. Kvalitativ metoden beskrivs

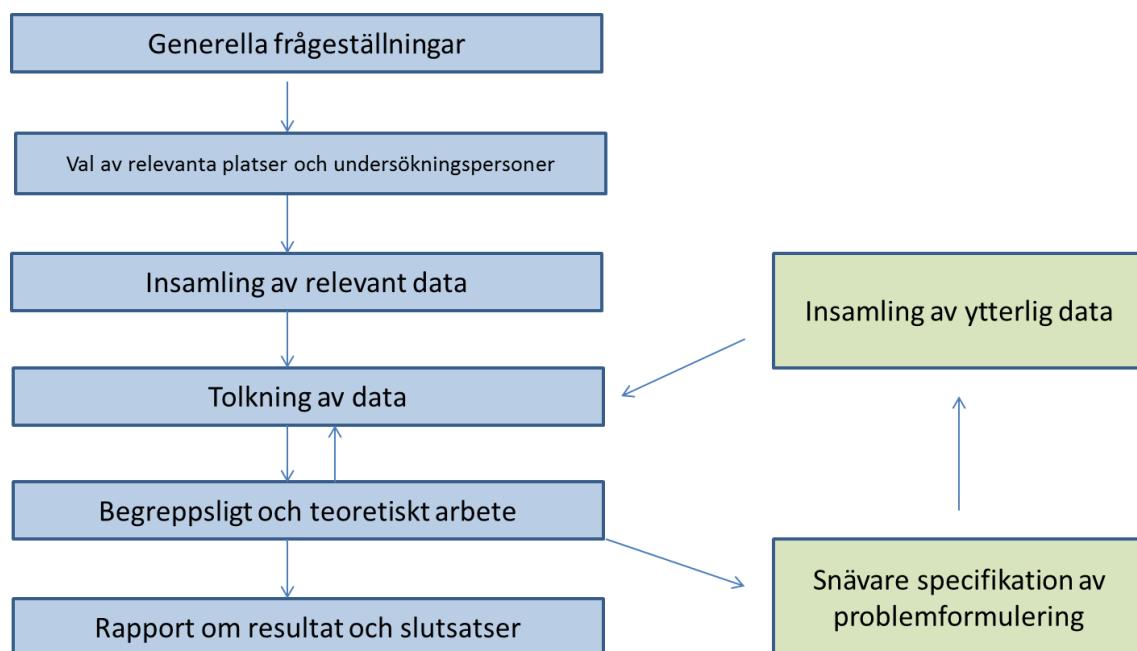
som mjuk data som har fokus på processer, förståelse, tolkning och med hjälp av denna metod kan helheten utredas bättre än med den kvantitativa metoden. (Bryman & Bell. 2003 s. 297-298)

Bryman anser i boken att det egentligen är svårt att förklara vad begreppet kvalitativ forskning innebär, eftersom det finns flera metoder inom kategorin kvalitativ forskning. Hur kvalitativa forskning egentligen skiljer sig från den kvantitativa forskningen beskriver Bryman följande ”kvalitativa forskningen är allt som inte den kvantitativa forskningen är”.

(Bryman & Bell. 2003 s. 297-298)

Som tidigare nämnts rymmer begreppet kvalitativ forskning flera olikartade metoder, varav de följande utgör de viktigaste: Deltagande observation, kvalitativa intervjuer, fokusgrupper, insamling och kvalitativ analys av texter och dokument samt språkbase-
rade metoder för insamling och analys av kvalitativa data som t.ex. diskurs-och samtal-
sanalys. (Bryman & Bell. 2003 s. 299)

I den kvalitativa forskningsprocessen finns det sex olika steg. Figuren nedan visar de olika stegen inom kvalitativ forskning och hur de skall följas.



Figur 4. De huvudsakliga stegen i en kvalitativ forskning (Bryman & Bell. 2003 s. 300)

4.3 Kvantitativ metod

Den kvantitativa forskningsmetoden har en deduktiv inriktning. Man vill testa om teorin stämmer. Det är vanligt att man gör dessa tester genom att insamla och analysera data. Bryman och Bell skriver i sin bok om kvantitativa forskaren att de framställs ofta som att de är inriktade på en tillämpning av siffermässiga mätmetoder på det sociala livet. (Bryman & Bell. 2003 s. 40, s. 322)

Som sagt så bygger kvantitativ forskningsmetod på att insamla data och sedan bearbeta med svaren man fått. Detta betyder inte ändå det att svaren skulle ha mera sanning än svar man får från kvalitativ forskning, fast vi bearbetar för det mesta med siffror. Det händer lätt att man påverkar svaren man får när man samlar ihop data, därför är det viktigt att undersökningen är färdigstrukturerad redan i teori – och problemformuleringsfasen. (Holme & Solvang. 1991 s. 158)

5 PROCESSEN FÖR IMPORT FRÅN ASIEN UR SPEDITÖRENS SYNVINKEL

För vår empiriska del har vi intervjuat tre personer inom import branschen, två arbetar som speditörer och en för ett container rederi. Respondenterna som vi intervjuade har många års erfarenhet, detta underlätta själva intervjun, respondenterna kunde lätt svara på våra frågor och de hade bra åsikter och kommentarer. Vi har själv också arbetat som speditörer så vi har också kunskap om hur själva sjöimportprocessen går till, därför kommer vi att också använda vår egen kunskap samt erfarenheter för vår empiriska del.

Som tidigare nämnts, så arbetar vi också inom branschen, detta underlätta mycket när vi började söka efter potentiella respondenter. Under den korta tiden som vi arbetat som

speditörer har vi ändå hunnit göra bekantskap med många kollegor. Det som skapade problem var att hitta en tidspunkt som passade för alla. Vi valde att hålla intervjuerna personligen, vi tyckte att det är ända sättet att kunna få mest ut av själva intervjun. När man intervjuar personligen så har man alltid möjlighet till tilläggsfrågor och formulera frågorna på ett annat sätt om respondenten uppfattar frågan fel.

Två av intervjuerna tog plats i företagens lokaler, var respondenterna arbetar och ena intervjun hölls i en restaurang under lunch. Respondenterna valde att hålla sig anonyma och att företagets namn inte dyker upp i examensarbetet, så vi har valt att kalla respondenterna för, Andersson, Karlsson och Malmström. Vi har bandat intervjuerna på bandspelare och senare transkriberat, transkriberingarna hittar ni som bilaga.

Vi började intervjun med frågor som behandlade allmänt om spedition, hur det är att arbeta som speditör och vad de tycker att det krävs som person att arbeta inom spedition. Alla respondenterna betonade tydligt att som speditör skall man ha stresstålighet, man skall kunna göra snabba beslut. Sjötransporten är kanske inte så hektiskt som t.ex. flygtransporten är, för att sjötransportens transittid är såpass långa att man har mera tid att förbereda sig att allting är klart. Men det dyker ändå upp med jämna mellanrum situationer inom sjötransporten också, var man måste vara på alerten och fatta snabba beslut. Det kan t.ex. hända att slutkunden ändras under tiden godset seglar mot destinationen eller t.o.m. efter att godset redan nått destinations hamn, då skall man kunna reagera fort och göra nödvändiga pappers arbeten för att kunna överlåta godset till den rätta ägaren. Andersson som arbetar för containerrederiet påminde också om att sist och slutligen så är spedition ett slags kundservice.

Andra viktiga karaktärsdrag, som är bra att inneha som speditör är att ha lite kännedom om internationell handel, vara redo att vara i kontakt med människor runt om i världen och språkkunnighet, man är nästan dagligen i kontakt med någon person utomlands ifrån. Organisationsförmåga är också en mycket viktig egenskap att egna som speditör, man arbetar oftast med flera olika sändningar samtidigt, vilket kan lätt leda till att man blandar ihop dem med varandra.

Vi diskuterade också kort med respondenterna om att hur de tycker om att arbeta med asiater. Karlsson tycker att det kan i mellan åt vara svårt att förstå asiaternas tankevärd, vilket gör samarbetet i svårt i mellan. Andersson igen kallade asiaterna för ”yes” människor, med det menade hon att asiaterna inte genast vågar berätta om någonting håller på att gå fel, det är svårt att få något svar från dem.

5.1 Uppdrag

Uppdrag eller mandat som det också heter, är en typ av avtal var en tredje person utför något för en annans räkning. När kunden vill importera utomlands ifrån så börjar hela importprocessen med att kunden ge ett uppdrag åt speditören.

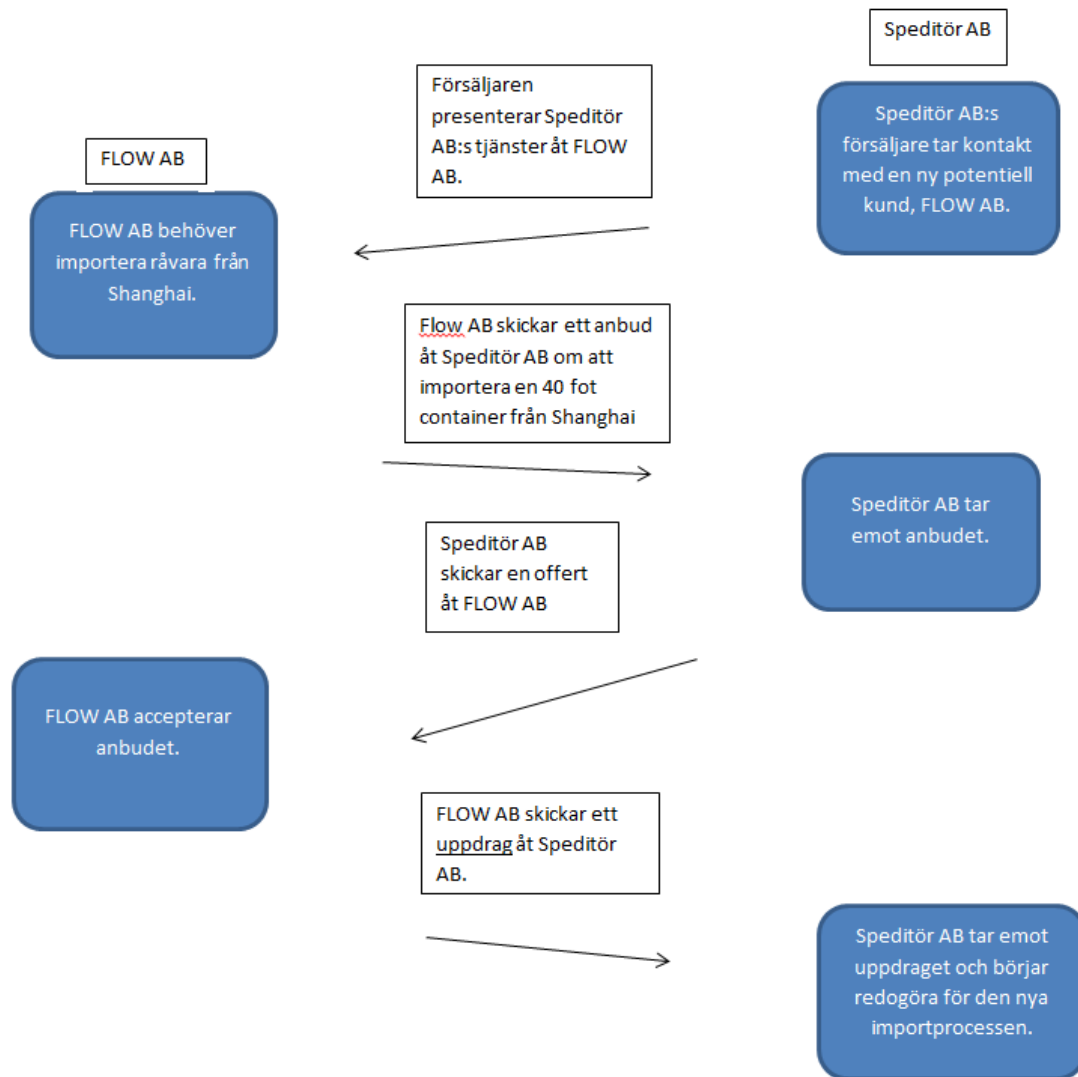
Andersson som arbetar för ett container rederi berättar att när ett uppdrag når dem så beror det mycket på att är kunden bekant eller obekant. Om uppdraget kommer från en bekant kund så är uppdragen enklare, man vet vad som godset är och vilka åtgärder som behövs göra. Bekanta kunder kan också skicka uppdragen via datorsystem, var all nödvändig information om sändningen finns, så nuförtiden behöver kunden inte vara alls i kontakt med uppdragstagaren.

Nya kunder som tar kontakt och ger ett uppdrag kräver mer arbete, man måste kontakta agenter från landet varifrån godset skall importeras, man skall ta reda på vad godset är, behövs det göras speciella åtgärder, det kan t.ex. behövas speciell utrustning för att avlasta godset.

Karlsson ger ett bra exempel på hur ett uppdrag kan också nå en speditör här i Finland. Ett speditiönsföretag i Shanghai har fått information från en fabrik i Shanghai att de tillverkat färdigt en produkt som skall nå Finland, speditiönsföretaget kontaktar då speditiönsföretaget i Finland och ger dem ett uppdrag att sköta om formaliteten här i Finlands sida. Vilka formaliteten är och vem som skall faktureras beror på att vilka är leveransvillkoren för sändningen.

Karlsson berättar också att hur speditiönsföretagen når nya uppdrag från nya kunder. Hon berättar att försäljarna i speditiönsföretagen tar reda på olika företagen som kanske

är intresserade av speditionstjänster, sedan skickar de en offert åt företaget och hoppas på att de leder till ett uppdrag som igen skulle leda i framtiden till flera nya uppdrag.



Figur 5. Exempel på hur ett uppdrag uppkommer.

5.2 Offert

Under denne stycke kommer vi att beskriva vad offerten som skickas åt kunden innehåller och hur priset uppstår för transporten, dvs. vilka kostnader som inträder. Enligt alla

respondenter, speciellt Karlsson och Malmström, beror själva prissättningen först och främst på vad köparen och leverantören kommit överens om för leveransvillkor som används för transporten.

Respondenten Karlsson påpekar att huvudkostnaden för transporten är själva sjöfrakten från Asien till Finland. I fall kunden har köpt transporten med leveransvillkoren FOB, innehåller offerten endast frakten mellan Shanghai och Helsingfors, exempelvis. Om kunden har köpt varorna med leveransvillkoret EXW, innehåller offerten enligt B transporten från leverantörens fabrik/lager till hamnen, export förtullningen samt sjöfrakten från Shanghai till Helsingfors.

Sjöfrakten är inte den enda kostnaden som infogas i offerten. Enligt Malmström innehåller priset i offerten bland annat en hel del kostnader som t.ex. säkerhetsavgifter, hamnavgifter, trängselavgifter samt miljötillägg. Utöver dessa kostnader består priset av lokala kostnader som t.ex. förtullning och transporten från hamnen till kundens lager/fabrik.

Utöver detta antyder alla respondenter att offertens uppbyggnad variera mellan ny kund vs. Gammal kund. Gamla kunder brukar få rabatt på vissa rutter som de har stora volymer varje månad. Men respondenten Malmström framhävde att den här typen av ”rabatter” inte förekommer längre i stora drag. Orsaken till detta är att rederiernas priser är så höga.

5.3 Förberedelser före varan anländer Finland

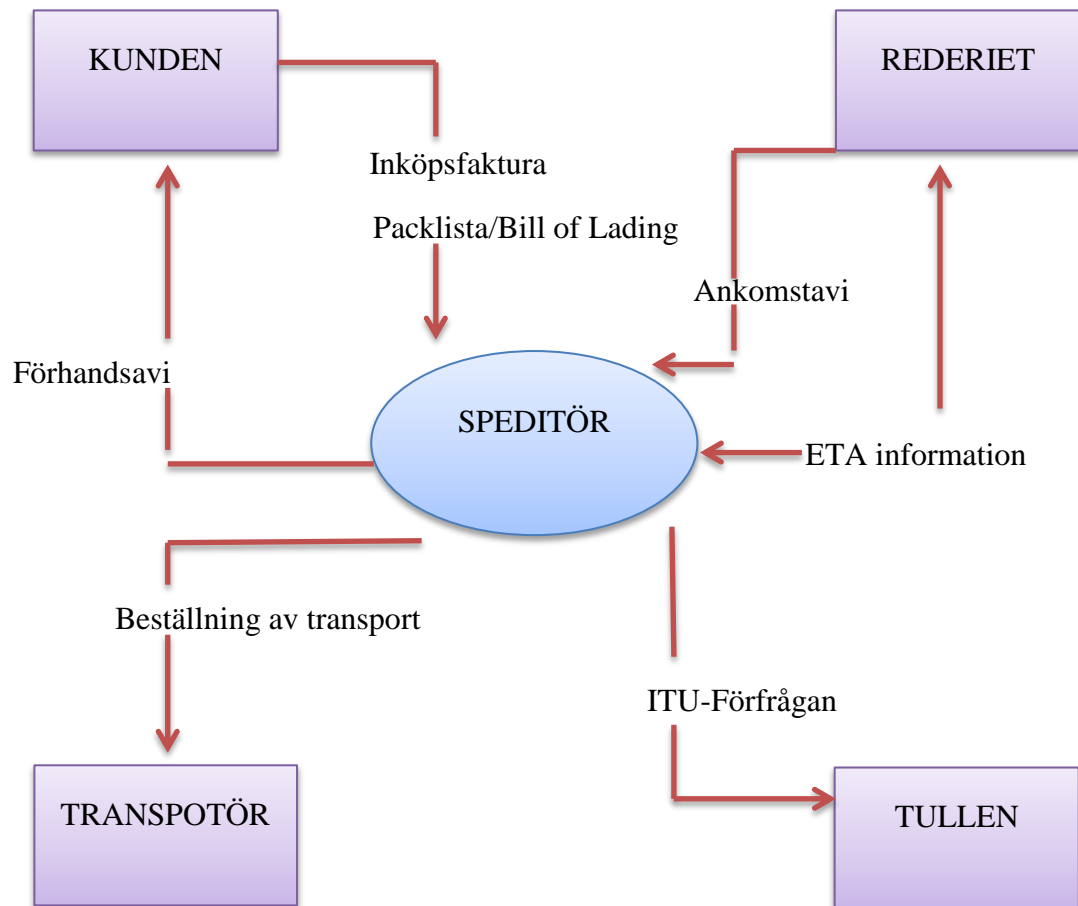
När processen kommit så långt att varorna är färdiga att transporteras förbereder försäljaren exportdokumenten och ser till att varorna transporteras till den namngivna avgångshamnen. När varorna lastats på fartyget börjar själva operativa arbetet för speditören. Processen före varan anländer Finland innehåller flera arbetskedan, dessa arbetskedan är mer eller mindre likadana i respondenternas dagliga arbetsrutiner.

Det första som speditören gör då fartyget startar från namngivna, är att hon/han sicksar förhandsavi åt kunden, var framkommer sändarens och mottagaren kontakt information, beskrivning av godset, namn på containerfartyget, ETA-tiden (Estimated time of Arrival) och en påminnelse om originella konossementet behövs. Enligt Karlsson är det mycket viktigt att följa med den utgivna ETA-tiden i fall den ändras och om ankomst tiden ändras meddelar man detta åt kunden. Ledtiden för transporter mellan Asien och Finland ligger mellan 35-50 dagar beroende på från vilken hamn varorna transporteras, ETA-tiden kan alltså ändra flera gånger under transporten.

Under tiden som varorna är på havet samlar speditören följande dokument av importören: Original Bill of Ladings, packlista, inköpsfaktura och ursprungsintyg på varan ifall det finns en sådan. Respondenten Karlsson påpekar att insamlingen av Original Bill of Lading är mycket viktig p.g.a. att ifall speditören inte har minst ett Original Bill of Lading kan speditören inte överlämna varorna till importören. Dock kan försäljaren göra försändelsen telex released, vilket betyder att har försett agenten med Original Bill of Lading. K säger också att dessa dokument måste man få för att kunna förtulla godset.

Efter att dokumenten samlats fortsätter Respondenten Malmström med förberedelser för tullningen. Till detta tar hon fram rätta tarif-koden för varan, om hon inte vet den rätta på grund av dålig beskrivning frågar hon importören vad godset är. Ifall varan som importers är t.ex. livsmedel eller en konsumtionsvara som t.ex. bestick kan tullen möjligen kontrollera/undersöka materialet. Både Karlsson och Malmström brukar vid dessa fall skicka åt tullen ITU-förfrågan för att undvika oväntad laboratorieundersökning vid det skede då varan anlant Finland.

När det är endast 1-3 dagar kvar till att container anländer Finland skickar respondenterna ankomstavi åt kunden för att informera tidpunkten. Vid detta skede gör speditören terminalanmälan och fraktsedeln färdigt för att driva fram processen att få containern åt importören/kunden.



Figur 6. Processen före containern anländer Finland

5.4 När varan kommit till Finland

I ankomstavin, som rederiet skickat till speditören, står det dagen och tiden när feedern anländer Finland. Man kan inte ändå alltid lita på att feedern når just den tiden hamnen som rederiet meddelat, tiderna som rederiet berättar i ankomstavin är beräknad ankomsttid, så speditören måste själv kolla när feedern på riktigt håller på att närma sig hamnen, detta kallas oftast från hamnens egna internet sidor eller feeder företags.

Det är bra för en speditör att hålla koll på att när feedern närmar sig hamnen, det kan hända att kunden har bråttom att komma åt varan. Malmström berättar under intervjun, att de börjar tulla varan redan några timmar efter att feedern anlant Finland vilket påskyndar hela processen att få containern ut från hamnen och vidare till slut kunden.

Före hela tullnings process kan påbörjas måste man ändå vänta på att rederiet skickar en fullmakt över containern. (Se bilaga 1) Viktigaste informationen som det förekommer i rederiets fullmakt är:

- Container nummer
- Förseglingsnummer
- Mottagaren
- Vad container innehåller
- Vikt, volym
- B/L nummer
- Terminalen var containern finns
- Vart tomma containern skall återlämnas
- Olika referenser

Före fullmakten når speditören borde han/hon redan samlat ihop alla dokument som tullen kräver för att godset kan tullas, hit hör dokument som t.ex. inköpfaktura för varorna, packningslistan och eventuella dokument som kan ge vissa förmåner vid tullningen som t.ex. ursprungsintyg.

För att tullen skall kunna fastställa mervärdsskatten på godset så skall man också uppge fraktkostnaderna samt lokalkostnaderna. I inköpsfakturan eller packningslistan uppges ofta godsets varukod vilket också är nödvändig information för tullklareringen.

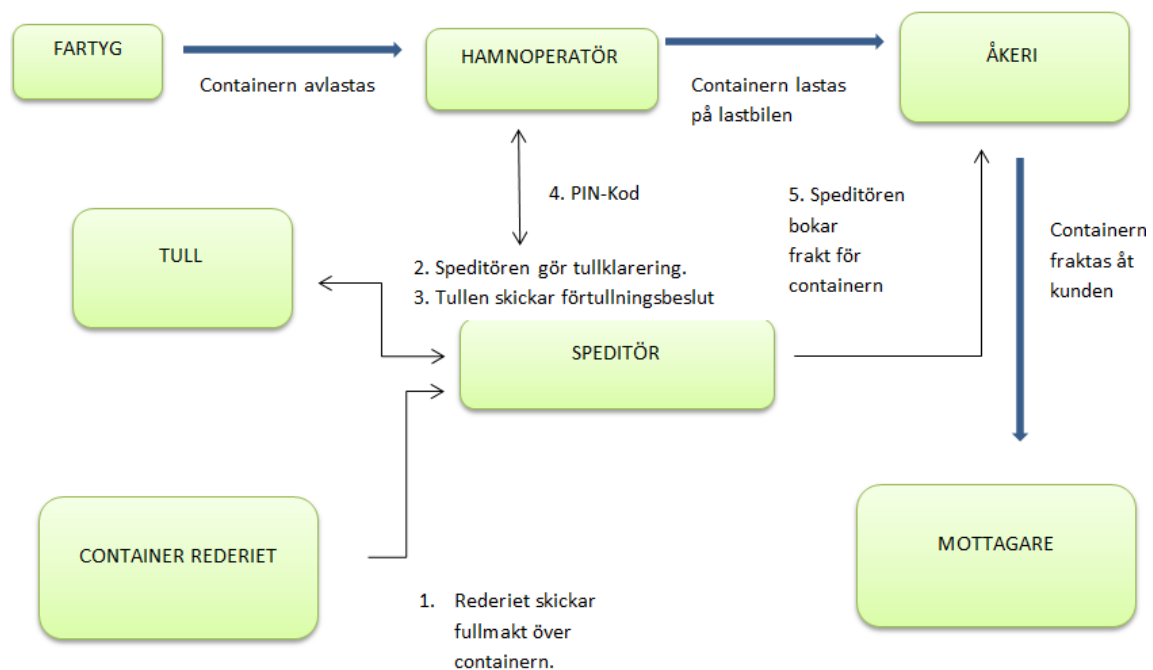
I vissa fall så beställer slutkunden rakt frakten för containern från hamnen till slutkunden av rederiet, då sköter slutkunden oftast själv tullklareringen, men då måste rederiet sköta om terminalanmälan, det vill säga en anmälan åt hamnoperatören var det kommer fram information om containern, vem som är mottagaren, container nummer osv. se bilaga 1. (Andersson)

När tullklareringen gått igenom skickar tullen ett förtullningsbeslut. Förtullningsbeslut är en räkning var det förkommer summan på hur mycket som kunden hamnar betala tull, skatt och andra avgifter. Med förtullningsbeslutet skickar tullen också ett överlåtelsebetyg.

Nu när tullklareringen gått igenom så måste någon (oftast speditören själv eller en underleverantör) gå till hamnen med terminalanmälan, överlåtelsebetygen och fraktsedeln, genom att visa dessa dokument till hamnoperatören får man en PIN-kod (Karlsson).

PIN-koden som hamnoperatören ger är en kod som man sedan ger åt chauffören som skall köra containern till slutkunden. Chauffören knäpper in koden i en automat i hamnen, efter detta får han tillåtelse att köra in till hamnen och han får också instruktioner om att vart han skall köra för att hamnoperatörerna skall kunna pålasta containern på trailern. PIN-koden berättar också för operatörerna att vilken container skall lastas och på vilken trailer.

Efter att containern nått slutkunden är det inte ovanligt att speditören får en anmälan om att godset har nått slutkunden. Efter detta så står det kvar bara att fakturera kunden.



Figur 7. Processen när varan anlänt Finland.

5.5 Största problemen och framtidsutsikter med import från Asien

Att göra affärer eller samarbete med ett Asiatiskt företag/partner kan medföra vissa problem på grund av kultur, business teknik samt Asiens geografiska läge jämfört med Finland, och dessa problem styr en hel del speditörens dagliga arbete. Eftersom tekniken och Asien har under de senaste decennierna utvecklats dramatiskt, kommer det också ske ändringar med importen från Asien. Under detta stycke kommer vi att beskriva vad respondenterna anser att problematiskt och vilka framtidsutsikter de har med import från Asien.

Respondenten Karlsson tog upp ett par problemiska exempel med importen från Asien. Det första problemet är lång ledtid jämfört med t.ex. ledtiden från USA. Ledtiden har blivit allt längre under det senaste när fartygen kör långsammare för att spara avgifter för bränsle. Karlsson tycker att den långa ledtiden är mer problematisk åt kunden än vad den är åt speditören. Karlsson fortsatte med problematiken som uppstår ibland med tulldeklareringen. Hon påpekade att dokumenten som skickas från Asien, speciellt inköpsfakturan och packlistan, är ibland så otydliga att man får fram den information som behövs för tulldeklaration.

Respondenten Malmström tog upp ett praktiskt exempel som har uppstått på grund av långa ledtiden. Exemplet är det när kunden inte informerat när varorna skall vara i Finland hamnar speditören göra destinations ändring för att få varorna snabbare till Finland, t.ex. containern körs med långtradare från Hamburg i stället för att den blir och vänta på nästa feedern. Den här typen av problem medför stora kostnader åt kunden som vidare läder till missnöjdhet mot speditören.

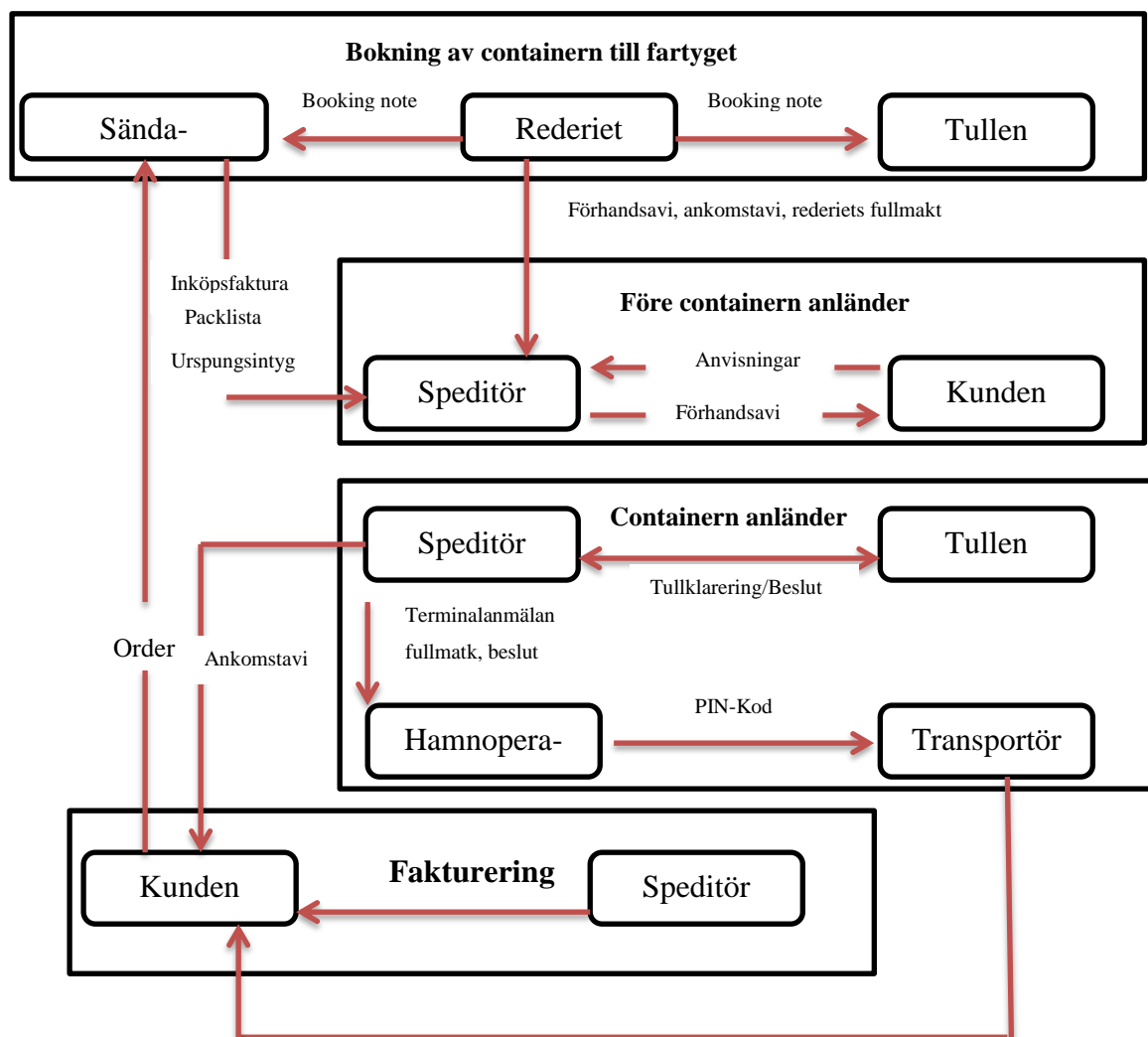
Utöver de problemen som Karlsson och Malmström beskrev, diskuterade vi med Andersson om piratprodukter som importeras från Asien. Enligt vår egen erfarenhet utsätts speditören som en mellanhand mellan tullen och kunden som därmed åstad kommer extra arbete för speditören.

Enligt respondenterna kommer inte importen från Asien att ändras desto vidare. Enligt alla respondenter kommer Asien att vara fortsättningsvis den viktigaste import regionen för Finland. Men både Karlsson och Andersson anser att importen från Kina kommer att minska på grund av Kinas ökade produktions kostnader. Enligt Andersson kommer importen att styra sig mer till länder med lägre produktions kostnader som t.ex. Indien, Bangladesh och kanske också Malesien.

5.6 Sammanfattning

Varje speditör och kund är individuell, därför är det viktigt att komma ihåg att varje uppdrag även är unika. Vår Empiri är en generalisering om vad speditören måste göra och vilka förordningar denne måste tillämpa för att sköta sjöimporten mellan Asien och Finland.

I figuren nedan förklaras de olika skeden som speditören är involverad vid importen från Asien. Figuren ger enligt oss en enklare bild att förstå hela processen kring sjöimport. Ifall speditören följer stegen i figuren har denne lättare att hålla kontroll på själva transporten. Givetvis finns det andra sätt att hantera transporten, som sagt vår version är en generalisering av importprocessen.



Figur 8. Importprocessen helhetsbild

6 DISKUSSION

Vi tycker att det varit intressant att skriva på vårt examensarbete, vi trodde att vi redan visste det mesta om speditionens roll vid import från Asien, men det uppenbara sig många nya och nyttiga saker som vi inte visste om tidigare. Under detta kapitel kommer

vi att redogöra hur vi tycker att vi uppnått syfte med vårt arbete och om vi fick de svar som vi förväntade oss. Vi kommer också att ta fram våra egna åsikter om hur man skulle kunna förbättra på arbetet och vilka problem som uppstod.

6.1 Uppnåddes syftet?

Vårt examensarbets syfte var att beskriva vad en speditör gör under processen av sjöimport från Asien till Finland. Vårt mål var att ge en förenklad bild åt dem som är intresserade av import eller spedition. Vi tyckte att idén var bra för att vi inte hade själv möjlighet att delta i kurser som handlade om spedition. Senare fick vi höra att det finns som alternativ att välja en kurs om spedition. Men vi hoppas på att studeranden eller någon som är intresserad av branschen har nytta av vårt arbete och får inspiration av att själv börja arbeta som t.ex. speditör.

Själv är vi av den åsikten att vi uppnått vårt syfte. Vi hamnade inte endast stöda på våra egna synpunkter och erfarenheter, utan vi hade möjlighet att intervjua experter från branschen. Detta gav oss ett bredare perspektiv av spedition och som vi tidigare redan nämnde, så lärde vi oss själva också nya saker, fast vi arbetat några år inom branschen. Tyvärr så är det bara vår åsikt att har vårt syfte uppnåtts. Men vi hoppas på att efter att arbetet har publicerats så har någon haft en nytta av det, för att om det så gjort så då har vi uppnått vårt syfte med vårt examensarbete.

6.2 Problemen som uppstod under arbetet

Vi anade redan före vi började med arbetet att det kommer att vara svårt att hitta teori om logistik, vi hade både rätt och fel. Det finns nog böcker som innehåller en massa teori om logistik men vi fick snabbt märka att böckerna var relativt gamla. Att hitta böcker som skulle ha haft lite modernare eller nya synpunkter om logistik så var det svårt att få tag på. Men vi tycker att vi ändå lyckats få med den teorin som stöder vårt syfte i arbetet.

Att vi båda arbetat som speditör har varit både nyttigt men också ett problem under arbetet. För att vi redan hade en helhetsbild om importprocessen och vad som hör till spe-

ditörens arbetsuppgifter, så hände det lätt att vi glömde att skriva eller diskutera om ting som vi tycker att är självklara men inte för personer som inte har en aning om spedition. Detta kom fram t.ex. under intervjun med respondenterna, vi borde ha lite ändra på frågorna så att respondenterna hamnat svara mer grundligare. Själv skulle vi också ha kunna förbättrat intervjun genom att tillägga mer tilläggsfrågor och genom dem kunnat få mer grundligare svar.

När vi nu tänker på att vad vi kunde ha gjort bättre så kom vi båda till samma svar, intervjuen. Vi borde kanske ha intervjuat andra speditörer som vi inte kände från förut, de skulle ha säkert svara på våra frågor mer grundligt än respondenter som redan känner oss. Det skulle också ha troligtvis underlätta skrivande av vår empiriska del för att vi skulle ha möjligtvis kunna ha fått djupare perspektiv av ämnet.

6.3 Möjliga framtida undersökningsmöjligheter

Det skulle finnas några intressanta alternativ av att hur någon skulle kunna använda vårt arbete som stöd och göra på grund av det en ny undersökning. Ett alternativ skulle vara att följa med några riktiga importprocesser och sedan skriva om det är någonting väsentligt vi missat i vår empiriska del jämfört med den riktiga processen. Alla sändningar är unika och det händer ofta att det kommer oväntade situationer som speditörer hamnar agera på därför skulle det också vara en möjlighet att intervjua speditörer om olika sändningar som gått snett och göra en undersökning av att hur förebygga dessa misstag. Här skulle man också kunna använda vår empiriska del och jämföra att i vilket skede av importprocessen dessa oväntade situationer händer, är det oftast när godset är på fartyget eller när varan redan kommit till Finland?

En intressant undersökning skulle också vara att om någon jämförde vårt arbete med den nya kursen om spedition i Arcada. Innehållet av både kursen och vårt arbete borde vara ganska lika, så det vore intressant att se vad det är som skiljer sig. Kursen baserar sig troligtvis ändå mera av teori, när vårt arbete baserar sig igen mer av intervjun av speditörer, här skulle man ha en utmärkt situation att jämföra teori vs praktik.

6.4 Slutord

Som slutord vill vi säga att vi själv tycker att vi utfört och lyckats relativt bra med vårt examensarbete. Vi uppnådde vårt syfte och hoppas på att vårt arbete kommer att vara inspirerande för blivande speditörer och personer som intresserad av import.

KÄLLOR

Böcker:

Abrahamsson, Hans, Sandahl, Freddy. *Internationella transporter & spedition*, 2 uppl., Malmö: Liber Ekonomi, 283 s.

Jouni Karhunen, Reijo Pouri & Jouko Santala. *Kuljetukset ja varastointi*, 2 uppl., Saarijärven Offset Oy 2008, 437 s.

Lumsden, Kenth 1998, *Logistikens grunder*, 10 uppl., Studentlitteratur, Lund, 682s

Virpi Ritvanen, Aimo Inkiläinen, Andreas von Bell, Jouko Santala. *Logistiikan ja toimitusketjun hallinnan perusteet*, Saarijärven Offset Oy 2011, 252 s.

Lorenzon, Per Anders, *Stora import handboken*, 1 uppl., Författaren och Liber AB 2006, 152 s.

Holme, Idar Magne, *Om kvalitativa och kvantitativa metoder*, 1 uppl., Studentlitteratur, Lund, 339 s.

Bryman Alan, Bell Emma, 2003, *Företagsekonomiska forskningsmetoder*, 1 uppl., Malmö: Liber AB, 621s.

Elektroniska källor:

Kuljetusopas, *Merikuljetukset*,

<http://www.kuljetusopas.com/kuljetus/merikuljetukset/> Hämtad 16.10.2012

Suomen satamaliitto, *Trafikverkets statistik*,

<http://www.finnports.com/swe/statistik/?stats=permanent&T=0> Hämtad 18.10.2012

International chamber of commerce, *Incoterms*,

<http://incoterms.se/> Hämtad 6.11.2012

If, *Leveransklausuler*,

http://www.if.se/web/se/SiteCollectionDocuments/Commercial/Transport/Incoterms_2010.pdf Hämtad 22.11.2012

Huolintaliitto, *Avtalsbestämmelser*,

<http://www.huolintaliitto.fi/huolintaliikkeidenliitto/se/avtalsbestammelser/index.php>
Hämtad 15.12.2012

Figurer:

Figur 1. Fartygstyper

Denna har vi själv gjort.

Figur 2. Riskfördelning för de olika incotermerna.

<http://www.eur.yusen-logistics.com/air-freight-services/incoterms-2010/> Hämtad
11.1.2013

Figur 3. Speditörens tjänster och uppgifter (Relander 2011)

Virpi Ritvanen, Aimo Inkiläinen, Andreas von Bell, Jouko Santala. *Logistiikan ja toimintusketjun hallinnan perusteet*, Saarijärven Offset Oy 2011, 252 s.

Figur 4. De huvudsakliga stegen i en kvalitativ forskning (Bryman & Bell. 2003 s. 300)

Bryman Alan, Bell Emma, 2003, *Företagsekonomiska forskningsmetoder*, 1 uppl., Malmö: Liber AB, 621s.

Figur 5. Exempel på hur ett uppdrag uppkommer.

Denna har vi själv gjort.

Figur 6, processen före containern anländer Finland

Denna har vi själv gjort.

Figur 7. Processen när varan anlärt Finland.

Denna har vi själv gjort.

Figur 8. Importprocessen helhetsbild

Denna har vi själv gjort.

Tabeller:

Tabell 1. Import Statistik, Tullen,

http://www.tulli.fi/fi/suomen_tulli/ulkomaankauppatilastot/tilastot/index.jsp Hämtad
12.1.2013

Tabell 2. Varutrafiken via finska hamnar per årtionden (Finlands hamnförbund 2012)

<http://www.finnports.com/swe/statistik/?stats=permanent&T=0> Hämtad. 13.12.2012

Tabell 3. Fördelar och nackdelar med FCL

Denna har vi själv gjort.



Tabell 4, fördelar och nackdelar med LCL

Denna har vi själv gjort.

Tabell 5. Reklamationstiderna för de olika transportmedlen. If,

http://www.if.se/web/se/SiteCollectionDocuments/Commercial/Transport/Incoterms_2010.pdf Hämtad 22.11.2012

BILAGOR

			
<h2>Release Note</h2>			
Customer:		Date : Your ref. : Our ref. : Notify: SAME AS CONSIGNEE	
Ocean vessel:	Voyage no:	B/L-no:	Shipper:
Port of Loading:	Port of Discharge:	Destination:	
ETA	Feeder:	Ref. number:	
Marks and numbers	Quantity	Commodity	Weight Volume
	1 x	40'DC-CONTAINER S.T.C.	
TOTAL			
Discharge date/hour			
Terminal:	Ref:		
Return of empty container:			
Remarks:			
Kind regards			

Bilaga 1, fullmakt om containern.



TERMINAALI-ILMOITUS

TERMINAL ADVICE

☐ **HELSINKI, VUOSAARI**
Fax numbers Vienti/Export +358 9 685 7286
Tuonti/Import +358 9 753 9736

☐ **TURKU**
Turku +358 10 233 7429
Pansio +358 10 233 7456

☐ **KOTKA**
Vienti/Export +358 10 5656 142
Tuonti/Import +358 10 5656 145

YKSIKÖN NOUTO TERMINAALISTA RELEASE FROM TERMINAL

1. Vastaanottaja Consignee	7. Huoltaja Forwarder
2. Minne menossa Destination	8. Huoltajan huomautukset Forwarder's remarks
3. Kuljetusliike Transport company	9. <input type="checkbox"/> Tuonti Import <input type="checkbox"/> Transito Transit <input type="checkbox"/> Tyhjä Empty <input type="checkbox"/> Muu Other
4. Rekisterinumero Registration number	10. Noston ja terminaalinmaksun maksaja Lift and terminal fee paid by
5. Laiva Vessel	11. Viite Ref
6. Tuontipäivä Date of entry	12. Kenttävuokran maksaja Field rent paid by
	13. Viite Ref
	14. Tavarainmaksun maksaja Port dues paid by
	15. Viite Ref

YKSIKÖN TIEDOT UNIT DETAILS

16. Yksikön numero Unit No	18. Kokoo Size	19. Tyyppi Type	21. Tavarain bruttopaino Gross weight
17. Yksikön haltija Unit possessor	20. Tavarainmaksuluokka Cargo fee class	22. Täällä Tare	<input type="checkbox"/> Tyhjä Empty
23. Tyhjän yksikön palautusosoite/Huomautukset Delivery of the empty unit/ Remarks			
Palautusosoite/Address:		Huomautukset/Remarks:	

YKSIKÖN TUONTI TERMINAALIIN DELIVERY TO TERMINAL

24. Vienteri/viite Order No/Ref	34. Toimitus EU-maahan Trade within EU
25. Paikallisen varustamon viite Local carrier ref No	35. Vienti EU:stä Export from EU
26. Varustamon viite Ocean carrier ref No	36. Lisätietoja tullille Additional information for customs
27. Laiva Vessel	37. Tavarainkuvaus Description of goods
28. Läväyspäivä Shipped on (date)	38. Kõlmituku No of bags
29. Maasatama Port of destination	39. Noston ja terminaalinmaksun maksaja Lift and terminal fee paid by
30. Terminaali Terminal	40. Viite Ref
31. Viejä (huoltajan nimi, numero) Exporter (Name of forwarding company, number or address and country)	41. Kenttävuokran maksaja Field rent paid by
32. Huoltajan huomautukset Forwarder's remarks	42. Viite Ref
33. IMDG-luokka IUGG-class	43. Tavarainmaksun maksaja Port dues paid by
44. OUA OLF OH OWLIR	44. Viite Ref

Terminaali-ilmoituksen allekirjoittaja on vastuussa tietojen oikeellisuudesta. The undersigned is responsible for information given above.	
45. Terminaali-ilmoituksen antaja Terminal advice signed by	
46. Allekirjoitus ja nimen selvitys Signature and in print	
47. Puhelinnumero Telephone	


Varustamoliuvutus suoritettu
For official use only

2009

F5 viite/Ref

HANJIN SHIPPING		BILL OF LADING		Hanjin Internet Service www.hanjin.com	
SHIPPER/EXPORTER (COMPLETE NAME AND ADDRESS)		BOOKING NO. (DOCUMENT NO.)		EXPORT DEC.	
		EXPORT REFERENCES			
CONSIGNEE (COMPLETE NAME AND ADDRESS) (NON NEGOTIABLE UNLESS CONSIGNED TO ORDER)		FORWARDING AGENT REFERENCES (COMPLETE NAME AND ADDRESS)			
NOTIFY PARTY (COMPLETE MAILING ADDRESS)		POINT AND COUNTRY OF ORIGIN			
		ALSO NOTIFY (NAME AND FULL ADDRESS) DOMESTIC ROUTING			
PIER OR PLACE OF RECEIPT *		PRE-CARRIAGE BY *			
VESSEL, VOY. (FLAG)		PORT OF LOADING		TYPE OF MOVE <div style="float: right;"> CONTAINERIZED (Vessel only) <input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No </div>	
PORT OF DISCHARGE		PLACE OF DELIVERY (BY OR CARRIER) *		FINAL DESTINATION (FOR THE MERCHANT'S REFERENCE ONLY)	
PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER					
CONTAINER NO. MARKS & NOS.	SEAL NO.	NO. OF PKGS. OR CONTAINERS	H M * *	KIND OF PACKAGES DESCRIPTION OF GOODS	TOTAL GROSS WEIGHT KGS (POUNDS)
<div style="color: red; font-size: 2em; transform: rotate(-15deg); opacity: 0.5;">ORIGINAL</div>					
Optional Declared Value for increased freight charges to avoid Package Limitation: US\$ _____					
TOTAL NO. OF PACKAGES (IN CONTAINERS) (IN WORDS)					
FREIGHT AND CHARGES	RATED AS	RATE	PER	PREPAID	COLLECT
					Date BY _____ PLACE OF B/L ISSUE NO. OF ORIGINAL B/L(S) SIGNED DATE OF B/L ISSUE
<small> RECEIVED by the Carrier from the Shipper in apparent good order and condition (unless otherwise indicated herein, the Goods, or the container(s) or package(s) used to contain the cargo herein mentioned, to be carried subject to all the terms and conditions provided for on the front and back of this Bill of Lading by the Vessel named herein or any substitute at the Carrier's option and/or other means of transport, from the place of receipt or the port of loading to the port of discharge or the place of delivery shown herein and there to be delivered to Consignee or co-carrier on payment of all charges due thereon. IF REQUIRED by the Carrier, this Bill of Lading duly endorsed must be surrendered in exchange for the Goods or delivery order. None of the terms of this Bill of Lading can be waived by or for the Carrier except by written notice signed by a duly authorized agent of the Carrier. IN ACCEPTING THIS BILL OF LADING the Merchant agrees to be bound by all the stipulations, exceptions, terms and conditions on the face and back hereof, whether written, typed, stamped or printed, as fully as if signed by the Merchant any local custom or privilege to the contrary notwithstanding. IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, on behalf of Hanjin Shipping Co., Ltd. the master and the owner of the vessel has signed the number of Bills of Lading stated above at of the same tenor and date, one of which being accomplished, the others to stand void. (Terms of Bill of Lading Continued on Back Hereof) * Applicable only when used for multimodal or through transportation. * Check "HMF" column if hazardous material </small>				<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> BILL OF LADING NO. </div>	
				HANJIN SHIPPING CO., LTD. At Carrier: BY _____	

Bilaga 3, konossement (Bill of Lading)

 HANJIN SHIPPING BILL OF LADING		Hanjin Internet Service www.hanjin.com	
SHIPPER/EXPORTER/COMPLETE NAME AND ADDRESS		BOOKING NO.	(DOCUMENT NO.) EXPORT DEC
		EXPORT REFERENCES	
CONSIGNEE/COMPLETE NAME AND ADDRESS/NOT NEGOTIABLE (UNLESS CONSIGNED TO ORDER)		FORWARDING AGENT REFERENCES/COMPLETE NAME AND ADDRESS	
NOTIFY PARTY/COMPLETE MAILING ADDRESS		POINT AND COUNTRY OF ORIGIN	
		ALSO NOTIFY/NAME AND FULL ADDRESS/DOMESTIC ROUTING	
PIER OR PLACE OF RECEIPT *	PRE-CARRIAGE BY *		
VESSEL VOY (FLAG)	PORT OF LOADING	TYPE OF MOVE	CONTAINERIZED (Vessel only) <input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No
PORT OF DISCHARGE	PLACE OF DELIVERY (BY OR CARRIER) *	FINAL DESTINATION (FOR THE MERCHANT'S REFERENCE ONLY)	
PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER			
CONTAINER NO. MARKS & NOS	SEAL NO	NO OF PKGS. OR CONTAINERS	H M * * KIND OF PACKAGES DESCRIPTION OF GOODS TOTAL GROSS WEIGHT KGS (POUNDS) TOTAL MEASUREMENT CBM (CFT)
<div style="transform: rotate(-15deg); opacity: 0.5; font-size: 48px; font-weight: bold;">COPY</div> <div style="transform: rotate(-15deg); opacity: 0.5; font-size: 48px; font-weight: bold;">NON-NEGOTIABLE</div>			
Optional: Declared Value for increased freight charges to avoid Package Limitation (USD) _____			
TOTAL NO. OF PACKAGES OR CONTAINERS (IN WORDS)			
FREIGHT AND CHARGES	RATED AS	RATE	PER PREPAID COLLECT
			Date BY _____ PLACE OF BILL OF LADING NO. OF ORIGINAL BILLS, SIGNED DATE OF BILL OF LADING ISSUE BILL OF LADING NO.
<small> RECEIVED by the Carrier from the Shipper in apparent good order and condition unless otherwise indicated herein, the Goods, or the container(s) or package(s) said to contain the cargo herein mentioned, to be carried subject to all the terms and conditions provided for on the face and back of the Bill of Lading by the Vessel named herein or any substitute at the Carrier's option and/or other means of transport, from the place of receipt or the port of loading to the port of discharge or the place of delivery shown herein and there to be delivered to Consignee or on-carrier on payment of all charges due thereon. </small>		T O C A L A T	
<small> IF REQUIRED by the Carrier, this Bill of Lading duly endorsed must be surrendered in exchange for the Goods or delivery order. None of the terms of this Bill of Lading can be waived by or for the Carrier except by written waiver signed by a duly authorized agent of the Carrier. </small>		AT	
<small> IN ACCEPTING THIS BILL OF LADING the Merchant agrees to be bound by all the stipulations, exceptions, terms and conditions on the face and back hereof, whether written, typed, stamped or printed, as fully as if signed by the Merchant any local custom or privilege to the contrary notwithstanding. </small>		HANJIN SHIPPING CO., LTD. As Carrier BY _____	
<small> IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, on behalf of Hanjin Shipping Co., Ltd. the master and the owner of the Vessel has signed the number of Bills of Lading stated above all of the same tenor and date, one of which being accomplished, the others to stand void. (Terms of Bill of Lading Continued on Back Hereof). </small>			
<small> * Applicable only when used for multimodal or through transportation. * Check "TM" column if hazardous materials. </small>			

Bilaga 4, kopia av ett konossement.

Bilaga 5, Intervjuguide

1. Namn
 2. Arbetsplats / Uppgift
 3. Hur länge har ni arbetat på branschen?!
 4. Vad tycker ni att det kräver att arbeta som speditör/på ett rederi?
 5. Hur når ett speditjonsuppdrag er?
 6. Hur bygger ni upp offerten efter att ni fått uppdraget?
 7. Vilka förberedelser gör ni före varan anländer Finland?
 8. Beskriv processen då varan anländer till Finland och vidare till kunden
 9. Vad är mest krävande i processen?
 10. Hur skiljer sig importen från Asien jämfört med andra kontinenter?
 11. Största problemen med import från Asien? Tullningen? Långa transittider?
 12. Hur ser ni på importens framtid från Asien
 13. Är det någonting ni själva vill tillägga, med tanke på importen från Asien ur speditörens synvinkel?
- .

Bilaga [REDACTED]

1. Namn
2. Arbetsplats / Uppgift
3. Hur länge har ni arbetat på branschen?!

K: No niin, aloitetaan vaikka sinun nimestäsi, mitä sinun työkuvaasi kuuluu ja kauan olet työskennellyt alla?

A: [REDACTED] ja työskennellyt alla vuodesta 1986. Menin kesätöihin silloin ja siitä asti olen työskennellyt alalla, tittelini on ”Operation Manager”.

4. Vad tycker ni att det kräver att arbeta som speditör/på ett rederi?

K: Mitä sinun mielestäsi vaatii työskennellä huolitsijana tai varustamolla?!

A: Se on asiakaspalvelua, eli se asiakaspalvelu henkisyys on se oleellisin sellainen asenne kysymys ja siltä just se kaupallinen koulutus et vähän tietää mitä on kansainvälinen kauppa. Aika hyvin se itse työ kuitenkin tekijäksi tekee.

5. Hur når ett expeditiönsuppdrag er?
6. Hur bygger ni upp offerten efter att ni fått uppdraget?

K: Miten sitten nämä toimeksiannot, asiakas ottaa yhteyttä ja pyytää toimeksiantoa, vai?

A: Jos tuonnista puhutaan niin operatiivisella kannalla se toimeksianto tulee lähinnä annettuna, meille tulee tieto siitä että tavara tai kontti on nyt tulossa ja se otetaan vastaan ja hoidetaan, se tulee myös systeemin kautta, joten me nähdään suoraan koneelta kaikki tulevat lastit jotka ovat tulossa suomeen. Jos myynnillisesti tuota ajattelee ja tulee tarjouspyyntö niin siihen vastataan ihan normaalisti että mitkä ovat asiakkaan tarpeet, ovatko erikoistoivomuksia, tämän mukaan lähdetään rakentamaan tarjousta.

7. Vilka förberedelser gör ni före varan anländer Finland?

K: Ennen kuin tavara saapuu suomeen niin mitä kaikkea siinä tarvitsee sitten tehdä?!

A: Ennen kuin tavara saapuu suomeen?

K: Kyllä, saapuu se tavaraa sitten ihan mistä vaan niin vaatiiko se mitä toimenpiteitä?

A: Yleensä huolitsijat hoitavat esimerkiksi termarit mutta kyllä varustamo niitäkin joskus joutuu tehdä, jos meidän kautta on esimerkiksi myös tilattu ajot. Mut muuten niin me tehdään luovutus ja tietysti ennen saappari ja sitten luovutus jolla sen kontin saa sitten noutaa ja sit siihen pitää, joko asiakas itse hoitaa ajon tai me järjestetään se tekee myös tuonti tullaukset.

K: Miten sitten nuo konossementit?! Keräättekö te originaalit vai?

A: Joo, on parikin vaihtoehtoo miten konossementtien kanssa toimitaan, jos ne on originaali konut niin silloin tarvitaan 1-3 originaaleja, riippuen siitä onko siinä remburssia vai ei, ennen kuin voidaan tavara luovuttaa ja jos se on niin sanottu ”seaway-bill”, eli-kä suora vapautus silloin ei siihen tarvitse sen kummemmin mitään tehdä, kontti kun saapuu suomeen niin se luovutetaan välittömästi konossementissa mainitussa vastaanottajalle.

8. Beskriv processen då varan anländer till Finland och vidare till kunden

K: Ja miten tavara päättyy lopulliselle asiakkaalle onko se sitten yleensä huolitsijan tehtävä tai varustamon?

A: Aivan, yleensä huolitsija mutta jossain tapauksessa me hoidetaan se myös itse, me soitetaan vastaanottajalle ja kysytään koska ne haluaa kontin toimitettavan ja ne kertoo sen ja miten niillä on purku mahdollisuudet ja kertovat onko heillä erikoistoivomuksia

ja minkälainen purkupaikka niillä on et sen mukaan tilataan ajo sitten kuljetusliikkeestä, et meillähän ei ole omia rekkoja et.

9. Vad är mest krävande i processen?

K: Mikä sun mielestä on haastavinta koko tämän prosessin aikana?

A: Noh, suomen tuonti on hyvin simppeliä, siinä nyt ei yleensä ole minkäänlaisia ongelmia, suomalaiset asiakkaat ja huolinta liikkeet sekä lopulliset vastaanottajat, ne kyllä tietävät mitä ne tekee, sitten kun puhutaan venäläisistä niin siel on sitten vähän eri, papereissa lukee yhtä mutta kontissa voi olla jotain aivan muuta ja näin että se voi olla sitten pientä säätöä.

10. Hur skiljer sig importen från Asien jämfört med andra kontinenter?

11. Största problemen med import från Asien? Tullningen? Långa transittider?

K: Miten sun mielestä Asian tuonti poikkeaa muiden mannerten tuonnista?

A: Asian tuonti on aika suoraviivaista mut sit tietysti eihän se ole jos miettii Euroopan omaa tuontia niin siinä siin puuttuu kaikki tullaukset ja tällaiset, Euroopasta tulee nopeasti tavara, Asiasta se kestää kuitenkin aina se 5 viikkoa ennen kuin se saapuu tänne, jenkki tuonti on sitten taas omansa, failauksien sun muiden papereiden täyttäminen mitä sieltä päästä tulee et, sanotaanko näin et Asian kauppa on aika helppoa.

K: Sinun mielestä ei ole siis mitään suurempia haasteita kun puhutaan tuontia Asiasta?

A: Ei, se on aina taas se että siellä tehdään hirveesti piraatti tuotteita mutta suomi ei välttämättä ole se suurin vastaanottaja niistä mutta edelleen transitopuolella on iso ongelma

12. Hur ser ni på importens framtid från Asien

K: Onks sul minkäläinen kuva, miltä toi Asian tuonti tulee olemaan tulevaisuudessa? Onko sinun mielestäsi lisääntynyt tai vähentynyt?

A: Se on kasvanut ihan mielettömästi, Kiinan kohenemisen myötä niin eihän se ole muuta tehnytkään kun kasvanut, mutta miten kauan se tulee jatkumaan vielä, ja miten se tulee muuttumaan niin Kiina tuonti ei varmasti voi enää hirveästi kasvaa tästä, eli se tulee muuttumaan ehkä rakenteeltaan että se menee enemmän Intian tuontiin, Bangladeshin tuontiin, varmaan Malesia tulee kasvamaan ja Indonesia.

K: Mietin vielä sitä että minkälaista se on tehdä työtä Aasialaisten kanssa?

A: No ne on aika semmoisia, ”yes” miehiä. Ne ei hirveesti kerro ongelmista, ennen kuin niitä oikeasti on. Niillä on se oma kulttuurinsa ja tapansa toimia ja toki jos miettii esimerkiksi viimeistä kymmentä vuotta niin onhan paljon tullut enemmän länsimaisemmaks tavaltaan ja kirjevaihto tyyleiltään. Nillä on semmoinen oma tapansa toimia.

13. Är det någonting ni själva vill tillägga, med tanke på importen från Asien ur speditörens synvinkel?

K: Onko jotain vielä mikä teillä tulee mieleen erityistä kun puhutaan Aasian tuonnista? Vaikka varustamon näkökulmasta?

A: No jos ei ole tuontia niin ei ole vientiä, et meillä on varsinkin kaikki kalusto riippuvaisia tuonnista ja suurin osa tulee Aasiasta et jos se nyt jostain syystä lähtisi nyt tippumaan niin kyl me aika pulassa oltaisi et sit ei ole kalustoa tukemaan vientiä et, toivotaan tietenkin että tuonti lisääntyy ja koko kansan talous kohenee.

K: Kiitos! Ei mulla ollut tähän hätään muuta.

A: Kiitoksia.

Bilaga [REDACTED]

1. Namn
2. Arbetsplats / Uppgift

T: No niin, aloitetaan sillä että kerrot nimesi, työtehtäväsi sekä työnantajan nimi?

K: Olen [REDACTED], työskentelen [REDACTED] Suomi Oy:llä, air&sea operation managerina.

3. Hur länge har ni arbetat på branschen?!

T:Selvä, kauan olet työskennellyt alalla?

K: Vuonna 2000 aloitin varustamolla työskentelyn. Siitä asti olen työskennellyt alalla, eli noin 12 vuotta.

4. Vad tycker ni att det kräver att arbeta som speditör/på ett rederi?

T: Selvä, olet sitten vanha tekijä. No mitä sinun mielestä huolitsijana työskentely vaati?

K: No tota, henkilön tulee olla aika, siis, pystyä toimimaan kiireellisessä ja nopeatempoisessa työympäristössä, kaikki vaatii nopeata reaktiokykyä, erityisesti lentopuolella. Huolitsijana toimiminen vaatii myös sitä että pystyy pitämään monta asiaa kontrollissa samaan aikaan, eli toisin sanoen hyvää organisointikykyä. Se on todella tärkeä asia huolinta-alalla. Muuta mieleen tulevaa on kielitaito, eritoten englannin suullinen sekä kirjallinen kielitaito on erittäin tärkeä. Tämän lisäksi pitää olla hyvä asiakaspalvelija sekä ongelmanratkaisukyky pitää olla hyvä. Viimeiseksi voisin mainita että, on hyvä tuntea eri kansainvälisiä toimintatapoja, esim. kuinka kohdella ihmisiä muista kulttuureista.

5. Hur når ett speditionsuppdrag er?

T: Ok! Hyvä vastaus. Seuraavaksi tiedustelisin miten huolinta toimeksianto tavoittaa teidät? Uudet asiakkaat, sekä vanhat asiakkaat?

K: No ihan uudet asiakkaat hoituvat myynnin puolesta, he tutkivat eri yrityksiä jotka mahdollisesti voisivat olla kiinnostuneita meidän palveluista, ja tämän jälkeen ottavat yhteyttä ja tiedustelee yrityksen tarpeet sekä yrittää myydä palveluitamme, siitä en hirveästi enempää kerro. Vanhojen asiakkaiden suhteen sitten, niin joko he tai sitten joku meidän agenteista kiinassa ilmottaa että nytten olisi kontti tulossa suomeen. Jossain tapauksissa agentti esim Shanghaista ilmoittaa sales leadista, esim jollain tehtaalla siellä shanghaissa on asiakas suomessa ja agentti pyytää meitä ottamaan yhteyttä asiakkaaseen jonka rahti maksetaan vasta suomessa. Ja joissain tapauksissa, jossa rahti maksetaan kiinan päässä, ottaa meidän agentti yhteyttä meihin että meidän tulisi hoitaa muodollisuudet suomen päässä.

6. Hur bygger ni upp offerten efter att ni fått uppdraget?

T: Tämän jälkeen kun olette saaneet toimeksiannon, niin miten rakennatte tarjouksen? Eli mitä kustannuksia veloitate asiakkaalta?

K:Ensinäki määritellään millä ehdoilla asiakas on ostanut tavarat, jos vaikka lähdetään siitä että asiakas on ostanut kuljetuksen FOB Shanghain, jolloin he maksavat merirahdin välillä HEL-SHA, ja se he ostavat EXW ehdolla veloitamme kuljetuksen lähettäjän terminaalista sekä vientiselvityksestä. Pääkulu on se merirahti, muita kuluja joita veloitamme on esim. satamamaksu, ja jos asiakas haluaa että tavara kuljetetaan heille niin kotimaan rahti. Tullimaksu on yksi ja jos asiakkaalla ei ole omaa tulliluotto numeroa tehdään tullaus meidän tulliluotto numerolla josta asiakas joutuu maksamaan pienin korvauksen siitä että joudumme käyttämään meidän tulliluotto numeroa. Siinä pääpiirteittäin ne kustannukset jotka asiakkaalle syntyy.

7. Vilka förberedelser gör ni före varan anländer Finland?

T: Tämä selvä. Seuraavksi siihen vaiheeseen kun tavara saapuu Suomeen. Mitä valmisteluja teette ennen kuin tavara saapuu Suomeen?

K: Siinä vaiheessa kun kontti lähtee lähtösatamasta antaa varustamo ETA-ajan milloin kontti arviolta saapuu suomeen, ja ilmoitan tämän arvioidun saapumisajan asiakkaalle. Itse pyrin tarkkailemaan tasaisin väliajoin varustamon sivuilta onko kontti saapumassa ajallaan. Nämä ETA-ajat muuttuvat usein, koska kontit matkaavat noin 6 viikkoa suomeen ja välillä huonot sääolosuhteet voi aiheuttaa myöhästymisiä. Ja jos ETA-aika muuttuu ilmoitan siitä asiakkaalle koska tämän on mielestäni hyvin tärkeätä että asiakas tietää missä milloin tavara on tulossa Suomeen. Ja tulopäivä lähestyy katson että pitääkö originaali B/L:ä olla halussa että tavara voidaan luovuttaa.

T: Anteeksi että keskeytän, mutta mistä teidät että pitää sinulla olla alkuperäin konosometti jotta voit luovuttaa tavarat asiakkaalle?

K: Eli, saan ennakkoilmoituksen agentiltamme jossa lukee vaaditaanko alkuperäistä konosomenttia vai onko B/L:ä mahdollisesti Telex-released, eli asiakas voi pientä korvausta vastaan saada B/L:än telex-releasattua joka tarkoittaa sitä että ei tarvitse odottaa alkuperäisiä konosomentteja luovutusta varten.

T: Selvä!

K: joo, eli ennen saapumista pyydän asiakkaalta alkuperäiset B/L:t sekä kauppalaskun ja pakkalistan sekä mahdollisen alkuperätodistuksen, niin että on kaikki paperit valmiina tullausta varten kun tavara saapuu Suomeen.

T: Entä teettekö kuluttajasuojakyselyitä tulliin ennen kuin tavara saapuu suomeen?

K: Jossain tapauksissa kyllä, jotta saadaan nopeutettua tullausprosessi

8. Beskriv processen då varan anländer till Finland och vidare till kunden?

T: Selvä! No mitä sun tehtäviin kuuluu kun tavara saapuu suomeen ja siitä eteenpäin asiakkaan haltuun?

K: No mä olen tietysti etukäteen yhteydessä asiakkaaseen että minne ne haluaa sen kontin purkuun, ja onko jotain erikoisvaatimuksia purun suhteen. Ja kun kontti saapuu, saadan varustamolta valtakirja. Tämän jälkeen voidaan aloittaa tullaustoimet koska olen etukäteen kerrännyt kaikki muut tarvittavat dokumentit kuten B/L ja kauppalasku. Kun tullaus on tehty saadan tullista tullauspäätös sekä luovutuspäätös. Tullaus on siis tehty, tämän jälkeen kontti pilkutetaan satamssa, se tarkoittaa sitä, että meidän yhteistyökumppani menee satamaan luovutuspäätöksen sekä termarin ja rahtikirjan kanssa jossa ne saa pin-koodin jolla tavara saadaan ulos satamasta.

9. Vad är mest krävande i processen?

10. Största problemen med import från Asien? Tullningen? Långa transittider?

T: Joo ja seuraavaaksi haluaisin että kerrot mikä sinun mielestäsi on haastavinta tuonnin suhteen Aasiasta.

K: Jos ensinmäiseksi ajattalee asiakkaiden näkökulmasta, ni ongelmallisinta/ haastavinta on ne pitkät toimitusajat , varsinkin kun toimitusajat ovat pidentyneet viime aikoina. Syy tähän on se että alukset ajaa hitaammin säästäekseen polttoainetta. Tullaus asioissa haastavinta on se että Aasiasta tulevat paperit eivät aina ole niin selkeitä. Papereista voi välillä puuttua toimitusehto tai tavarankuvaus on välillä todella epäselviä. Ja välille Aasiastaisten ajatusmaailmaa on vaikea ymmärtää.

11. Hur skiljer sig importen från Asien jämfört med andra kontinenter?

T: No miten sinun mielestä Asian tuonti poikkeaa muiden mannerten tuonnista? Esim. Verrattuna amerikan tuontiin?

K: No jos verrataan vaikka Kiina ja Jenkkejä ni en nää että niissä on hirvestä eroa tuonnin osalta, muuta kun että volyymit on isompia sekä toimitusajat ovat pidempiä. Viennin suhteen lyötyy sitten enemmän eroavaisuuksia.

12. Hur ser ni på importens framtid från Asien

T: Onks sul minkäläinen kuva, miltä toi Asian tuonti tulee olemaan tulevaisuudessa?

K: No kyllä mä uskon että Aasia tulee olemaan jatkossakin se pää tuontialue, mut toisaalta uskon että Kiinan tuonti tulee jatkossa vähentyä koska Kiinan tuontantokustannukset ovat kasvaneet huomattavasti viime vuosina, verrattuna muihin Aasian maihin.

T: Aivan, no mitä jos mietitään meriliikennettä, niin uskotko että esim toimitusajat pitenevät polttoaine säästöjen takia?

K: No tohon en oikeen osaa vastata mutta nykyään valmistetaan entistä suurempia laivoja että saadaan enemmän tavaraa yhteen alukseen.

13. Är det någonting ni vill själv tillägga, med tanke på importen från Asien ur speditörens synvinkel?

T: No onko sulla vielä jotain omia näkemyksiä?

K: No ei mulla nytten tule mitään mieleen. Jos nyt yksi asia pitäisi mainita B/L:n tärkeys. Ilman B/L:ää ei tee yhtään mitään.

T: Tämä harvinaisen selvä! Kiitos ajastanne!

K: kiitos teille. Toivottavasti saitte tarvittavat vastaukset

Bilaga [REDACTED]

1. Namn
2. Arbetsplats / Uppgift

T: Aloitetaan sillä, että kerrot nimesi, työpaikan, ja työtehtävän.

M: Joo elikkä olen [REDACTED], [REDACTED] team leaderina mertituonti osastolla

3. Hur länge har ni arbetat på branschen?!

T: selvä, kauan olet työskennellyt alalla?

M: Huolinta-alalla olen työskennellyt noin 6 vuotta

4. Vad tycker ni att det kräver att arbeta som speditör/på ett rederi?

T: Ok, no mitä huolitsijana työskentely vaatii?

M: aaah, paineensieto kyky, kiinnostusta työskennellä kansainvälisessä työympäristössä, tarkuutta, mmh, ja tietenkin logistiikan hyvä yleinen tuntemus.

5. Hur når ett speditionuppdrag er?

T: elikkä sitten itse tutkimukseen, miten huolinta toimeksianto tavoittaa teidät?

M: joo elikkä, myynti myy huolinta palveluita yrityksille, tai sitten asiakas itse ottaa yhteyttä meihin, ja ilmoittaa että heille olisi tulossa tavaraa suomeen ja pyytää meitä suorittamaan huolinta toimenpiteet. Ja jos asiakas on uusi, kysellään tarkemmin että mitä heille on tulossa ja milloin, ja sitten toki hoidetaan ensimmäinen toimitus, ja jos he haluavat jatkaa yhteystyötä, tarjoamme toki meidän kokonaispalveluita heille. Ja sitten myynti käy säännöllisesti asiakkaiden luona jotta varmistamme että toimeksiantoja tulee riittävästi.

6. Hur bygger ni upp offerten efter att ni fått uppdraget?

T: No miten rakennatte tarjouksen asiakkaalle? Eli mitä kustannuksia veloittatte asiakkaalta.

M: No kaikkihan riippuu siitä millä toimitusehdolla asiakas on tilannut kuljetuksen, ja sitten toinen asia on se että mitä palveluita asiakas haluaa.

T: No jos vaikka otetaan esimerkiksi täysi kontti shanghaista helsinkiin.

M: no jos se on EXW Shanghai, tarjotaan kulut lähtöpäässä taphatuva kuljetuksen hinta sekä merirahti, ja jos se on FOB Shanghai, tarjotaan merirahti. Sitten täällä paikalliskulut suomesta johon kuuluu kontin nosto, satamamaksut, huolintapalkkiot plus sitten kontin veto esim. Espooseen.

7. Vilka förberedelser gör ni göra före varan anländer Finland?

T: Selvä, no mitä valmisteluja teette ennen kuin tavara saapuu Suomeen?

M: no kun kontti lähtee, vaikka sieltä shanghaista, lähetämme asiakkaalle ennakkolilmoituksen, ja jos me tullataan se lähetys pyydetään heitä lähettämään kauppalasku ja pakkalista, sekä tietenkin pyydetään heitä lähettämään alkuperäinen konossomentti, jotta voidaan tavarankuormituksen suomeen luovuttaa tavara heille. Sitten kun ollaan saatu

tarvittavat dokumentit aloitetaan valmistelut tullausta varten, eli selvitetään tullinimekkeet tavaralla. Ja jos tavarat on leluja, astioita tai elintarvikkeita, lähetetään tullille kysely että tarvitseeko näistä tavaroista ottaa näytteitä ennen kuin voidaan luovuttaa tavarat. Ja sit 1-3 päivää ennen kuin tavara sapuu suomeen lähetetään asiakkaalle saapumisilmoitus.

8. Beskriv processen då varan anländer till Finland och vidare till kunden.

T:ja seuraavaksi haluaisin tietää mitä teette siinä vaiheessa tuontiprosessia kun tavara saapuu suomeen?

M: Eli, no tietenkin tarkistetaan, että mihin aikaan päivästä laiva saapuu, siinä vaiheessa kun laiva on saapunut aletaan tullata lähetystä, mutta tullaus tehdään vasta noin kaksi tuntia siitä kun laiva on saapunut, koska AREX-numerota ovat yleensä tässä vaiheessa ok, eli sanotmat kulkee tulliin mutkattomasti. Tullauksen yhteydessä tehdään terminaalilmoitukset, sekä rahtikirja. Tämän jälkeen taikka ennen tiedustellaan asiakkaalta koska he haluavat kontin ajettavaks.

9. Vad är mest krävande i processen?

11. Vilka anser ni är de största problemen med import från Asien?

T: Tämä on harvinaisen selvä. No mikä sinun mielstä on haastavinta tässä prosesissa?

M: hmm, no tota haastavinta tässä on se, että siinä vaiheessa kun tavara on lähdössä kiinasta, ja on syntynyt jotain kränää suomalaisen ostajan ja kiinalaisen myyjän välillä, joka tapahtuu yllättävän usein, näistä syntyy aina selvittelyä meidän kiinalaisten agenttien kanssa että saadaan tavara lähtemään.

T: no onko jotain muuta lisättävää tähän?

M: No ainahan voi tapahtua jotain katastrofeja, kuten tulipalo laivalla, tai kontti tippuu mereen, mutta nämä ovat hyvin harvinaisia. Yksi mikä on kanssa haastavaa, on se jos asiakas ei ole ilmoittanut milloin tavarán tulisi viimeistään olla suomessa, niin joudumme välillä suorittamaan destinaatio muutoksia että saadaan tavara nopeemmin suomeen esim kuorma-autolla.

10. Hur skiljer sig importen från Asien jämfört med andra kontinenter?

T: Selvä, no miten sinun mielestä Aasian tuonti erottuu esim. Amerikan tuonnista?

M: No tota ekana tulee mieleen että volyymit on paljon isompia kuin just esim. Amerikasta, ja sitten tota, kulurakenne on erilainen, koska Amerikan suunnalta tulevat lähetykset ovat suurimmaksi osin EXW-lähetysä kun taas Aasiasta enimmäkseen FOB-lähetysä .

12. Hur ser ni på importens framtid från Asien

T: No miten näette Aasian tuonnin tulevaisuuden? Tuleeko määrät kasvamaan ja tuleeko jatkossa olemaan esim. lyhyemmät toimitusajat?

M: No itse en usko että asiat tulevat hirvestä muuttumaan. Yksi mitä tulee mieleen on se että, Kiinan tuonti tulee aika varmasti pienentymään, mutta sitten taas tuonti Intiasta tulee kasvamaan, ainakin näin ennusteiden perusteella. Toinen asia on se että suomessa arvostetaan entistä enemmän kotimaisia tuotteita mutta ei se kyllä radikaalisti tule vaikuttamaan tuonti volyymien suhteen. Oikeastaan veikkaan että se tulee näkymään ainoastaan elintarvikkeiden suhteen.

13. Är det någonting ni själva vill tillägga, med tanke på import från Asien ur speditörens synvinkel?

T: Aivan, no onko sinulla vielä jotain lisättävää tähän aiheeseen liittyen?

M: Ei minulla nytten tule mieleen, voit toki soitta perään jos tarvitset jotain lisävastauksia.

T: Ilman muuta! Kiitos ajastasi!

M:Kiitos!